В 2012 році у рамках проекту "Морський старт" може бути здійснено до чотирьох пусків українських ракет-носіїв "Зеніт-3SL" 11 стор.

Від Каднікова до Херсона 8-9 стор.

НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!

www.krula.com.ua

Крила України

14 – 18 листопада 2011 року

e-mail: krula_ukr@ukr.net

№ 46 (606)

НОВИНИ/КОМЕНТАРІ/ДОЗВІЛЛЯ/СПОРТ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:

2012-й – рік командира-лідера

У Вінниці, відповідно до рішення начальника Генерального штабу – Головнокомандувача Збройних Сил України, на базі окремого полку зв'язку Повітряних Сил Збройних Сил України відбувся тиждень командира роти.

Читайте на 2 стор.

"Мотор Січ" і "Вертольоти Росії" підписали контракт на 5 років

Читайте на 3 стор.

На південних рубежах радіоефіру



Читайте на 4 стор.

Поспішайте повільніше: невдовзі – ожеледиця!..



Читайте на 5 стор.

Миргородці святкують сімдесятиріччя



Фото Дмитра Муравського.

27 листопада військовослужбовці та ветерани святкуватимуть 70-у річницю з дня створення Миргородської гвардійської Галацької Червонопрапорної ордена Кутузова III ступеня бригади тактичної авіації.

Народжений в перші місяці Великої Вітчизняної, бойовий шлях полк почав на Калінінському фронті. Потім були Південно-Західний та 3-й Український фронти, бої на Харківському напрямку, участь у Сталінградській битві. Вогненними стежками крокував особовий склад частини від Волги, через Україну і Молдавію, до Болгарії, Югославії, Румунії, Угорщини, Австрії.

У повоєнні роки частина була серед кращих. Особовому складу полку в 1985 році була надана висока довіра першими серед всіх авіаційних частин винищувальної авіації Військово-Повітряних Сил Радянського Союзу перенавчитись на літаки Су-27.

За часів незалежності військовослужбовці полку сотні разів демонстрували свій професійний вишкіл перед громадянами України та на міжнародній арені, представляючи нашу Державу за кордоном.

Читайте на 6 стор.

ПЕРСПЕКТИВИ СПІВПРАЦІ

Вінничани побачили одеський "Фермер-300" та "Дельфін"

16 листопада для керівників сільгосппідприємств Вінницької області на місцевому аеродромі відбулася презентація нової продукції ДП "Одеський авіаремонтний завод "Одесавіаремсервіс" – літака для обробки сільськогосподарських угідь "Фермер-300" та навчально-тренувального літака "Дельфін".

– Свої машини ми вже демонстрували в Одесі, – зазначив директор Одеського авіаремонтного заводу "Одесавіаремсервіс" Віталій Юхачов, – та за межами рідного міста ми їх представляємо вперше. Вінниччина вибрана не випадково, адже ваша область – потужний сільськогосподарський регіон, а наш літак "Фермер-300" – це перший за часів незалежної України літак, створений спеціально для обробки полів.

Враховуючи важливість заходу, на ньому були присутні Голова Вінницької ОДА Микола Джига, Голова обласної ради Сергій Татусяк, Генеральний директор ДК "Укроборонпром" Дмитро Саламатін, Генеральний директор ДК "Укроборонсервіс" Дмитро Пляцук, голова правління ДП "Державна продовольчо-зернова корпорація України" Ігор Філіпенко, командувач ПС ЗС України Сегій Онищенко, інші посадовці.



Продовження на 2 стор.

У ПІДГОТОВЧИЙ ПЕРІОД

2012-й – рік командира-лідера



Відкриваючи захід, командувач Повітряних Сил генерал-полковник Сергій Онищенко, зокрема, наголосив, що рота, батарея та їм рівні підрозділи є саме тією важливою ланкою військового організму, де безпосередньо відбувається національно-патріотичний гарт військовослужбовця, його вишкіл та виховання, закладаються основи боєздатності й боєготовності.

У Вінниці, відповідно до рішення начальника Генерального штабу – Головнокомандувача Збройних Сил України, на базі окремого полку зв'язку Повітряних Сил Збройних Сил України під керівництвом командувача Повітряних Сил Збройних Сил України відбувся тиждень командира роти. Метою заходу було підвищення рівня професійної підготовки учасників, їх навичок та умінь у навчанні і вихованні особового складу, організації бойової підготовки, заходів повсякденної діяльності, внутрішньої служби, зміцнення військової дисципліни, правопорядку, недопущення корупційних діянь.



– Тут воїни оволодівають бойовою технікою і зброєю, навчаються вести бій у всіх його видах, перемагати сильного й добре оснащеного противника, пильно нести бойове чергування. Тут вони проходять велику життєву школу, формують волю і твердий характер, стають мужніми та витривалими, сильними та спритними, вчаться долати труднощі на шляху до поставленої мети, – зауважив у вступному слові генерал-полковник Сергій Онищенко.

На завершення він підкреслив, що 2012 навчальний рік – рік командира-лідера та фізичної підготовки і спорту. Тому саме цей захід сприятиме вдосконаленню теоретичних знань та практичних навичок і дозволить успішно розпочати наступний навчальний рік.

В рамках заходу офіцери ознайомилися з вимогами начальника Генерального штабу – Головнокомандувача Збройних Сил України щодо організації бойової підготовки, навчання та виховання підлеглого особового складу та завдань офіцерського складу у рік командира-лідера, фізичної підготовки та спорту. Окрім того, було заслухано ряд лекцій, зокрема стосовно ролі і місця командира роти в організації бойової підготовки, вихованні особового складу та роботи командирів під час оцінювання підлеглого офіцерського та сержантсько-старшинського складу, а також порядку застосування дисциплінарної практики.

Тиждень командира роти завершився прийняттям заліків з мобілізаційної підготовки й основ повсякденної діяльності та підведенням підсумків заходу, де визначалися кращі його учасники.

Дмитро Струтинський.
Фото автора.

ТРАДИЦІЇ

Тисячу сто годин провів у повітрі полковник Сергій Биховець

Напевно, це було чи не вперше, коли навіть ті військовослужбовці, що знаходились в наряді чи чергуванні, прагнули встигнути до ранкового шикування. Адже льотчик першого класу, командир бригади тактичної авіації полковник Сергій Биховець складав свої повноваження і прощався з прапором частини.



Сергій Георгійович, прослуживши у лавах Збройних Сил України 30 років, звільнився з лав ЗС України. За весь час служби він провів у повітрі тисячу сто годин. Виконував польоти у надскладних умовах, багато часу провів у повітрі як інструктор, передаючи свій досвід молодим охоронцям неба. Івано-Франківською бригадою Сергій Биховець керував з 2008 року. Під його командуванням військові авіатори на високому організаційному рівні провели заходи з ліквідації повені у 2008 році, неодноразово брали участь у міжнародних навчаннях, де завжди отримували лише високі оцінки як керівництва Збройних Сил України, так і представників інших держав, заступали на бойове чергування з охорони повітряного простору України. Також за цей час бригада тактичної авіації отримала Бойовий прапор і почесне найменування "Івано-Франківська".

Замінив полковника Сергія Биховця на посаді командира не менш досвідчений пілот – полковник Сергій Миколайович Голубцов, який до цього обіймав посаду заступника командира частини.

Тарас Грень.
РМЦ Міністерства оборони України.

ПЕРСПЕКТИВИ СПІВПРАЦІ

Вінничани побачили одеський "Фермер-300" та "Дельфін"

Закінчення. Початок на 1 стор.

Розповідаючи про нову розробку одеських авіаремонтників, виконавчий директор спецпроектів ДП "Одесавіаремсервіс" Віктор Стрельников зазначив, що найбільш прийнятним для сільгоспвиробників області було б створення в Вінниці на базі місцевого аеродрому спеціалізованого підрозділу у складі 20-25 літаків "Фермер-300", які б надавали послуги з обробки сільгоспугідь фермерам за їх заявками. Після визначення потреби такий підрозділ може створити ДП "Державна продовольчо-зернова корпорація України".

Голова Вінницької обласної державної адміністрації Микола Джига відмітив, що враховуючи непоганий цьогорічний врожай, область може знайти можливість закупити кілька літаків для надання послуг сільгоспвиробникам.

Віктор Гедз.
"Крила України".



МИРОТВОРЧІСТЬ

У режимі постійної готовності



У Республіці Ліберія, де на фінішній прямій – вибори президента країни, активно працюють авіатори 56-го окремого вертолітного загону сил Місії ООН. Протягом усіх політичних перегонів пілоти Мі-24 та Мі-8 патрулюють повітряний простір держави, її кордони, столицю та населені пункти. До того ж, екіпажі щодня виконують різноманітні завдання Місії ООН з перевезення особового складу, вантажів та інші. Під час другого туру виборів та підрахунку голосів на виборчих дільницях українські вертолітники виконують й позапланові завдання, що надходять із штабу Місії. А один екіпаж Мі-8 тепер чергує вночі у 45-хвилинній готовності до вильоту.

Ситуація у країні контрольована, однак зросла політична напруга. Побільшало роботи і в українських авіаторів. Останнім часом почастішали запити Місії ООН у термінових, позапланових вильотах.

Кілька днів тому, коли пара бойових вертольотів Мі-24 щойно повернулася на базовий аеродром, один з екіпажів Мі-8, який чергує у 30-хвилинній готовності до вильоту, буквально прибіг на постановку завдань.



Командир загону полковник Володимир Пастухов довів до екіпажу чергове завдання Місії, оперативні дані про обстановку та маршрут. Вже за двадцять хвилин вертоліт піднявся в небо й попрямував у заданий район. Такі оперативність та бойова готовність льотно-підйомного складу й підрозділів забезпечення свідчать про високу натренованість та професіоналізм особового складу окремого вертолітного загону.

Щоразу у кабіні вертольота – військові спостерігачі від Місії ООН у Ліберії, які представляють різні країни світу. Вони ретельно оглядають місто та околиці на предмет виявлення незаконних формувань, зброї та інших небезпечних речей, які можуть негативно вплинути на виборчий процес.

Продовження на 4 стор.

ОФІЦІЙНА ПОЗИЦІЯ

Микола Азаров: "Треба слухати людей, чути їх "замовлення на зміни"



Владі треба більше дослухатися до людей, знати про їх потреби, чути "замовлення на зміни". На цьому наголосив Прем'єр-міністр України Микола Азаров під час засідання Кабінету Міністрів України 16 листопада.

Микола Азаров зазначив, що влада зосереджує свою роботу на забезпеченні основних життєвих потреб громадян.

"Ми зосереджуємо свої зусилля на ціновій стабільності, на забезпеченні опалення будинків, лікарень і шкіл, на мотивації роботи вчителів і лікарів тощо", – зазначив Микола Азаров, при цьому він додав , що "люди, на відміну від політиків, живуть реальними потребами, проте розуміють, що одночасно всі проблеми вирішити неможливо".

Глава Уряду назвав природнім те, що таке спілкування з владою відбувається за принципом "що кому болить, той про те і говорить". Однак, на переконання Миколи Азарова. При цьому люди "допомагають владі зрозуміти і сформулювати оптимальну лінію дій в інтересах всього суспільства"

"Треба тільки слухати людей. Треба чути їх "замовлення на зміни", – підкреслив Прем'єр-міністр України.

www.kmu.gov.ua

СПІВПРАЦЯ

Україна і Казахстан: шляхи військового співробітництва на 2012 рік

15 листопада, в рамках візиту до Республіки Казахстан, у Астані відбулася зустріч Міністра оборони України Михайла Єжеля з Міністром оборони Республіки Казахстан Адільбеком Джаксибековим та переговори у складі делегацій обох країн.



Як відзначив в ході переговорів глава казахстанського оборонного відомства, двостороннє військове співробітництво між Україною і Казахстаном має міцну нормативно-правову базу.

– Президент Казахстану Нурсултан Назарбаєв надає важливе значення розвитку партнерських відносин і зміцненню співробітництва з Україною в усіх сферах, у тому числі у військовій і військово-технічній, – підкреслив Адільбек Джаксибеков.

Міністр оборони Республіки Казахстан також зазначив, що проведення регулярних зустрічей на рівні керівників оборонних відомств надають імпульсу розвитку співробітництва між арміями України та Казахстану.

Адільбек Джаксибеков поінформував представників української військової делегації про хід реформування і розвитку Збройних сил Республіки Казахстан.

– Ми продовжуємо процес розвитку наших Збройних сил шляхом поліпшення їх якісних параметрів. Це дозволить істотно змінити обрис казахстанської армії до 2015 року, – зазначив Міністр оборони Казахстану.

В ході переговорів Михайло Єжель та Адільбек Джаксибеков обговорили перспективні напрями розвитку двостороннього військового та військово-технічного співробітництва. Зокрема, щодо обміну досвідом з питань реформування збройних сил країн, участі у міжнародних миротворчих операціях, розширення співпраці в галузі військової освіти, підготовки кадрів тощо.

– Потенціал нашої співпраці дуже великий, – підкреслив Міністр оборони України Михайло Єжель.

Міністри оборони України і Казахстану приділили окрему увагу розвитку військово-технічного співробітництва. Як відзначив Адільбек Джаксибеков, розвиток оборонно-промислового комплексу є одним із головних пріоритетів діяльності Уряду Казахстану. У цьому контексті особлива увага приділяється військово-технічному співробітництву із закордонними партнерами.

Підтверджуючи прагнення щодо подальшого розвитку та активізації співробітництва, Міністр оборони України Михайло Єжель та Міністр оборони Республіки Казахстан Адільбек Джаксибеков підписали Угоду між Міністерством оборони України і Міністерством оборони Республіки Казахстан про військове співробітництво та Програму співробітництва між військовими відомствами обох держав на 2012 рік.

www.mil.gov.ua

ПРЕЗЕНТАЦІЇ

У Дубаї представлений інноваційний вертоліт, створений для ОАЕ спільно з українцями

Компанія "Quest Helicopters" (Дубай, ОАЕ) представила на авіашоу "Dubai Air Show 2011" багатоцільовий цивільний вертоліт "AVQ", створений спільно з українськими авіаконструкторами.



Вертоліт "AVQ" представляє нове сімейство інноваційних гвинтокрилих літальних апаратів. Він створений у рамках проекту "Project Q", що став результатом співпраці "Quest Helicopters" і харківських конструкторів бюро з "Aero Vortex" під керівництвом Володимира Удовенка. На виставці у Дубаї представлені макет вертольота у натуральну величину, а також прототипи пасажирської кабіни і кабіни льотчика.

Комерційний директор "Project Q" Майк Крід охоче розповідає про все, що пов'язане з українсько-еміратським гвинтокрилим "дітищем", доставленим на виставку "прямо із заводських верстатів". Модель "AVQ" є легким вертольотом із здвоєними гвинтами, що обертаються у протилежних напрямках. Вертоліт може розвивати максимальну швидкість 295 км/год; максимальна дальність польоту – 700 км, запасу палива вистачає на 3,6 години. Представлений на виставці дослідний зразок "AVQ" – чотиримісний, його вантажопідйомність при повному завантаженні – 2250 кг при власній масі в 1,3 тис. кг. Проте, як зауважує М.Крід поле для маневру є, говорить. За бажанням замовника можна зробити кабіну на 5, 10, 15 осіб – конфігурація "здвоєний гвинт – здвоєний двигун" це дозволяє.

Ключовим моментом при розробці "AVQ" стояла безпека перебуваючих на борту, відзначає М.Крід. Тому головною інновацією моделі є унікальна гіростабілізована відокремлювана кабіна: у разі можливої аварії кабіна з людьми, що знаходяться в ній, і пілотами перетворюється на катапультовану капсулу, яка "вистрілює" вперед і плавно приземляється на парашуті. На окремому парашуті приземляється і друга частина вертольота. Модель "AVQ" також стане одним з перших цивільних вертольотів, оснащених збільшеною учетверо електродистанційною системою управління. Ще один момент – телеметричний канал зв'язку "Борт-земля" і найсучасніша авіаційна електронна система.

Складання і льотні тести прототип "AVQ" пройде в Україні у 2013 році, під наглядом харківських фахівців. Та й у цілому оснащення вертольота "AVQ", за словами М.Кріда, на 75% буде українським. Зокрема, українська компанія "Мотор Січ" дасть машинам двигуни Progress DB/Motor Sich Ukraine A1-450M. Сертифікацію майбутній вертоліт отримуватиме за українськими та еміратськими стандартами і стандартами EASA (Європейського агентства з авіаційної безпеки).

"Вертоліт "AVQ" стане першим у своєму роді цивільним вертольотом, зробленим в ОАЕ. Його планується складати на заводі, який розміститься в еміраті Умм-аль-Кавейн", – говорить комерційний директор "Project Q". Старт виробництва намічений на початок 2014 року. У "Quest Helicopters" мають намір скласти 20 вертольотів вже у перший рік, довівши вже до третього року кількість машин, що випускаються, до 40, а до четвертого – до 50 на рік. Інвестиції у проект, вкладені керівництвом "Quest Helicopters", склали 50 млн. доларів США на перші п'ять років. Ця сума передбачає всі витрати, аж до складання першого вертольота. Вартість же самої машини (у чотиримісному варіанті) дуже конкурентоспроможна і становить 2,95 млн. доларів США.

"У нас буде щось цілком підходяще для того, щоб запропонувати це світу. Втіливши досягнення науково-технічного прогресу, ми отримали нове сімейство вертольотів, які відрізняються конкурентною ціною, надійною конструкцією, обладнані найсучаснішими технологіями, не вимагають значних експлуатаційних витрат", – відзначає М.Крід. За його словами, для використання гвинтокрилої машини сімейства "AVQ" є маса сфер: перевезення VIP-пасажирів, поліція, аварійно-рятувальна медична служба тощо. На виставці у Дубаї представник "Quest Helicopters" сподівається знайти чимало потенційних замовників – наприклад, з ОАЕ, Саудівської Аравії, Китаю, Індії і країн Африки.

Міжнародна аерокосмічна виставка "Dubai Air Show 2011" проходила у Дубаї 13-17 листопада за участю понад 1000 провідних авіакосмічних компаній з 50 країн світу, у тому числі України.

Підготував Віктор Гедз. "Крила України".

КОНТРАКТИ

"Мотор Січ" і "Вертольоти Росії" підписали контракт на 5 років

Холдинг "Вертольоти Росії" і українська двигунобудівна компанія "Мотор Січ" підписали, як повідомляє УНІАН, контракт на поставки українських двигунів для російських комерційних вертольотів.

В'ячеслав Богуслаєв відзначив, що контракт було підписано на авіакосмічному салоні "Дубай Аерошоу-2011".

"Ми вперше підписали договір на 1,2 млрд. дол. тривалістю п'ять років. Ні ми, ні наші російські колеги за жодного розвитку подій не можемо "зістрибнути" з цього контракту, оскільки в ньому обумовлені всі юридичні наслідки. Зі свого боку ми гарантуємо виконання контракту якісно і в строк", – сказав він.

За його словами, ще одна важлива особливість підписаного контракту полягає в тому, що взято напрям на здорову конкуренцію і вироблена правильна цінова політика.

"Найважливіше, що графіки поставок двигунів для російських вертольотів затверджуватимуться, як ми говоримо, "нагорі". Це дозволяє Росії та Україні планувати на п'ять років комерційне вертольотобудування, а нам – поставки двигунів", – сказав В.Богуслаєв.

Він зазначив, що двигуни будуть призначені для комерційних російських вертольотів.

"Поставки двигунів не здійснюватимуться в рамках держоборонзамовлення. Цей контракт має комерційну спрямованість. Ми поставлятимемо по 250-270 двигунів на рік упродовж п'яти років", – сказав В.Богуслаєв.

ТЕСТИ

Мі-8МТВ з українськими двигунами випробують наприкінці поточного року

Льотні випробування вертольота Мі-8МТВ з українськими двигунами ТВ3-117 ВМА-СБМ1В в інтересах російського Міністерства оборони розпочнуться наприкінці поточного року. Про це повідомив голова ради директорів російсько-українського СП "Володимир Климов – МоторСіч" Анатолій Сітнов, передає "Інтерфакс-АВН".



"Російське військове відомство вже виділило один вертоліт Мі-8МТВ для проведення льотних випробувань вертольота з двома двигунами українського виробництва. Вертоліт цього типу з ТВ3-117 ВМА-СБМ1В успішно пройшов державипробування в Україні, показавши найвищі льотно-технічні характеристики з висоти польоту та швидкопідйомності", – сказав А.Сітнов.

"Основою програми льотних випробувань російського Мі-8МТВ з цими двигунами може стати програма випробувань, проведених в Україні. У цьому випадку частина льотних випробувань українського Мі-8 може бути зарахована і для російського вертольота, щоб скоротити програму льотних випробувань", – зазначив він.

"З установкою двигунів цього типу на російських вертольотах їх експортний потенціал буде суттєво підвищено", – резюмував А.Сітнов.

Підготував Віктор Гедз. "Крила України".

РАДІОЛОКАЦІЙНА РОТА РОКУ

На південних рубежах радіоефіру



Окремий радіолокаційний взвод на позиції.

У 1953 році, аби розширити зону відповідальності Одеського радіотехнічного полку, був розгорнутий пост радіолокаційного спостереження у південно-східній частині міста Скадовськ, що на березі Чорного моря. В цей час було зведено командний пункт поста (зараз це – приміщення солдатської їдальні) та будівлю гуртожитку (зараз – ДОС №1). На цьому етапі рота була озброєна радіолокаційною станцією перших зразків, запитувачем "Кремній-2", штатною стрілецькою зброєю – карабінами. Для знищення маловисотних цілей було розгорнуто зенітно-кулеметну установку ЗПУ-2.



За приладами стежить найдосвідченіший фахівець роти – її командир майор Валерій Перетятько.

Одним із перших командирів постароти був капітан Ольшевський, далі підрозділом керували капітани Бадера, Карпович, Варламов, майори Волгожанін, Березинець. Зараз командує ротою майор Валерій Перетятько. Ця окрема радіолокаційна рота традиційно є кращим підрозділом бригади. Ну, а у ній кращими командування називає таких військовослужбовців, як начальник радіолокаційної станції капітан Олександр Пісковий, який, до речі, на чолі свого бойового розрахунку цього року успішно виконував завдання під час дослідницьких командно-штабних навчань з бойовою стрільбою на полігоні Чауда в Криму, а також начальник радіостанції старшина Іван Панасюк та командир відділення – оператор РЛС сержант Володимир Кірпічников.

З 2005 року радіолокаційна рота перейшла на 100% комплектування військовослужбовцями служби за контрактом.



На бойовому посту – капітан Олександр Пісковий та старший сержант Ігор Закриничний.

– Командуванням роти застосовується надійний алгоритм добору в контрактники, який дієвий навіть в умовах сьогоденної економічної кризи, – говорить заступник командира роти з виховної роботи капітан Михайло Матвєєв. – З огляду на особливий характер військової служби, військовослужбовцям військової частини надаються певні пільги, гарантії та компенсації, які визначають їх соціальний статус і зумовлюють мотивацію військової служби. Вони закріплені Конституцією та законодавчими актами України. Побудова сучасного боєздатного підрозділу є складним процесом і здійснюється відповідно до потреб заповнення штатів військового формування, на що впливає багато взаємозв'язаних чинників. Як правило, це зумовлюється тією обставиною, що для забезпечення набору необхідної чисельності персоналу відповідної якості доводиться постійно проводити рекламну та агітаційну роботу з населенням. Насамперед, це – практична робота з усіма школами району, починаючи з початкових та закінчуючи старшими класами, тісна та плідна робота проводиться з військовим комісаріатом.

Більше половини особового складу частини мають або середньотехнічну, або середньо-спеціальну освіту. Кожен четвертий – вищу освіту, а ще 10% військовослужбовців заочно навчаються у вищих навчальних закладах. Так, радіотехнічні війська – це високоінтелектуальний рід військ, тому такий високий рівень освіти солдатів та сержантів радіолокаційної роти не є дивним. І, як бачимо, рівень освіченості, помножений на сумлінне виконання службових обов'язків, робить своє: за підсумками 2010-2011 навчального року цей підрозділ визнаний кращим.

Підготував Олексій Тригуб.

ОГОЛОШЕННЯ

Державний науково-випробувальний центр Збройних Сил України оголошує конкурс на заміщення вакантних посад:

1. Начальник відділу наукових досліджень і випробувань вимірювальних систем та метрологічного забезпечення – провідний інженер – випробувач управління наукових досліджень і випробувань озброєння та військової техніки, ШПК "підполковник", посадовий оклад 1200-1350 грн.

У конкурсі можуть брати участь особи офіцерського складу, які мають науковий ступінь кандидата технічних наук, стаж наукової і науково-технічної діяльності не менше 5 років, досвід керівництва науково-дослідним випробувальним відділенням або лабораторією не менше 2 років та участі у випробуваннях зразків озброєння та військової техніки не менше 5 років. (При відсутності наукового ступеня стаж наукової діяльності повинен бути не менше 7 років, досвід керівництва науково-дослідним випробувальним відділенням або лабораторією не менше 4 років, вища освіта за фахом рівня спеціаліст, магістр).

2. Начальник відділення наукових досліджень і випробувань вимірювальних систем, метрологічної експертизи – провідний інженер-випробувач відділу наукових досліджень і випробувань вимірювальних систем та метрологічного забезпечення управління наукових досліджень і випробувань озброєння та військової техніки, ШПК "підполковник", посадовий оклад 1135-1160 грн.

У конкурсі можуть брати участь особи офіцерського складу, які мають науковий ступінь кандидата технічних наук, стаж наукової і науково-технічної діяльності не менше 4 років, досвід участі у випробуваннях зразків озброєння та військової техніки не менше 5 років та проведення випробувань у ролі провідного інженера не менше 2 років. (При відсутності наукового ступеня стаж наукової діяльності повинен бути не менше 5 років, вища освіта за фахом рівня спеціаліст, магістр).

3. Начальник відділення наукових досліджень та метрологічного забезпечення випробувань провідний інженер-випробувач відділу наукових досліджень і випробувань вимірювальних систем та метрологічного забезпечення управління наукових досліджень і випробувань зразків озброєння та військової техніки, ШПК "підполковник", посадовий оклад 1135-1160 грн.

У конкурсі можуть брати участь особи офіцерського складу, які мають науковий ступінь кандидата технічних наук, стаж наукової і науково-технічної діяльності не менше 4 років, досвід участі у випробуваннях зразків озброєння та військової техніки не менше 5 років та проведення випробувань у ролі провідного інженера не менше 2 років. (При відсутності наукового ступеня стаж наукової діяльності повинен бути не менше 5 років, вища освіта за фахом рівня спеціаліст, магістр).

4. Провідний інженер – випробувач відділення наукових досліджень і випробувань вимірювальних систем, метрологічної експертизи відділу наукових досліджень і випробувань вимірювальних систем та метрологічного забезпечення управління наукових досліджень і випробувань озброєння та військової техніки, ШПК "підполковник", посадовий оклад 1085-1120 грн.

У конкурсі можуть брати участь особи офіцерського складу, які мають науковий ступінь кандидата технічних наук, освітній кваліфікаційний рівень за фахом магістр (спеціаліст), стаж наукової і науково-технічної діяльності не менше 3 років, досвід участі у випробуваннях зразків озброєння та військової техніки не менше 3 років та проведення випробувань у ролі провідного інженера. (При відсутності наукового ступеня стаж наукової діяльності повинен бути не менше 4 років, вища освіта за фахом рівня спеціаліст, магістр).

5. Помічник провідного інженера – випробувач відділення наукових досліджень і випробувань вимірювальних систем, метрологічної експертизи відділу наукових досліджень і випробувань вимірювальних систем та метрологічного забезпечення управління наукових досліджень і випробувань озброєння та військової техніки, ШПК "майор", посадовий оклад 1020-1075 грн.

У конкурсі можуть брати участь особи офіцерського складу, які мають стаж проходження служби на посадах інженерно-технічного складу не менше 2 років, вища освіта за фахом рівня спеціаліст, магістр.

6. Старший науковий співробітник відділу наукових досліджень і випробувань вимірювальних систем та метрологічного забезпечення управління наукових досліджень і випробувань озброєння та військової техніки.

Кваліфікаційні вимоги:

– наявність наукового ступеня з технічних наук (при відсутності наукового ступеня стаж наукової діяльності повинен бути не менше 15 років, наявність вищої освіти за фахом рівня спеціаліст, магістр);

– стаж наукової і науково-технічної діяльності не менше 10 років;

– досвід участі у випробуваннях зразків озброєння і військової техніки не менше 5 років.

Посадовий оклад 1597 – 2119 грн.

7 . Науковий співробітник відділу наукових досліджень і випробувань вимірювальних систем та метрологічного забезпечення управління наукових досліджень і випробувань озброєння та військової техніки.

Кваліфікаційні вимоги:

– вища освіта за фахом рівня спеціаліст, магістр;

– стаж наукової і науково-технічної діяльності не менше 5 років.

Посадовий оклад 1399 – 1980 грн.

Термін подання документів до 12 грудня 2011 року.
Дата проведення конкурсу 12 січня 2012 року.

Для участі в конкурсі надсилаються такі документи: рапорт (заява); автобіографія; копії документів про освіту, науковий ступінь, вчене звання; список наукових праць, винаходів, публікацій; інші документи, які свідчать про професійні якості претендента.

Крім цього, на осіб офіцерського складу до конкурсної комісії подаються: довідка про проходження військової служби; службова та медична характеристики; копія службової картки; витяг з Резерву кандидатів для просування по службі (якщо особа офіцерського складу бере участь у конкурсі на посаду вищу ніж та, на якій перебуває).

Документи надсилаються на адресу: 98177, Україна, АР Крим, м.Феодосія, смт. Приморський, командиру військової частини А0156.

МИРОТВОРЧІСТЬ

У режимі постійної готовності

Закінчення. Початок на 2 стор.

Під час другого туру виборів з українськими екіпажами Мі-24 працювали американці – капітан Скотт Шелл та капітан-лейтенант Роб Лінн. Як і 11 жовтня, бойові вертольоти літали поодинці. Один борт, на чолі із заступником командира загону полковником Юрієм Вербельчуком, виконував завдання до обіду, інший, де командиром екіпажу командир вертолітної ланки Мі-24 підполковник Олег Дроб'язко, і у другій половині дня.

– На українських вертольотах літаємо вперше, – зізнається спостерігач від Місії ООН капітан Скотт Шелл. – У Ліберії ваші пілоти користуються великою повагою та авторитетом. Сьогодні на двох бортах Мі-24 ми налітали сім годин над Монровією і дуже задоволені роботою обох екіпажів.

За словами підполковника Олега Дроб'язка, цього разу навколо виборчих дільниць не було такого ажіотажу, як під час першого туру виборів, принаймні, так здавалося з висоти.

– Ми літали по визначеному маршруту над Монровією та іншими населеними пунктами, – розповідає підполковник Олег Дроб'язко. – Під час першого туру виборів було добре видно, як натовп гуртується біля дільниць. Інколи доходило до двох сотень людей. Здається, цього разу виборча активність була нижчою, ніж декілька тижнів тому. Однак свої висновки та аналіз зробили військові спостерігачі Місії ООН, які працювали в кабіні вертольота.

Варто додати, що під час народного волевиявлення у Ліберії, на різних майданчиках республіки в режимі постійної готовності до вильоту чергували екіпажі чотирьох вертольотів Мі-8. У разі потреби, "вісімки", які очолювали підполковник Сергій Чорний, майори Олександр Бала, Руслан Дида та Павло Гончаренко, забезпечували б дії сил швидкого реагування, перевезення особового складу, пасажирів чи вантажів.

Юрій Ігнат. Фото автора.



Поспішайте повільніше: невдовзі – ожеледиця!..



15 листопада у військах Повітряних Сил Збройних Сил України розпочався місячник із безпеки дорожнього руху "Обережно! Ожеледиця!", що триватиме по 15 грудня цього року. Звичайно, як і до будь-якого заходу, ставлення до цього місячника у військах неоднозначне. Досвідчені водії, які за кермом знаходяться не рік-два, а десять чи навіть двадцять років, розуміють, що користь від подібних заходів очевидна, адже у цей час не лише проводяться теоретичні заняття з правил дорожнього руху та дій у небезпечних ситуаціях, а й поповнюються запас піску чи шлаку для підсипки доріг у місцях перехресть, залізничних переїздів, крутих зворотів та спусків, встановлюються чи оновлюються дорожні знаки, схеми маршрутів руху автомобільного транспорту на аеродромах та у жилих зонах, позначаються й обладнуються зони посадки-висадки пасажирів тощо. А ось молоді шофери подекуди думають, що, якщо вони мають за плечима три-п'ять років водійського стажу, то для них нічого невідомого немає, а місячник – це зайва витрата часу. Хоча, кому-кому, а саме їм такі заходи необхідні в першу чергу...

Так, безперечно, місячник з безпеки дорожнього руху "Обережно! Ожеледиця!" необхідний для кожного водія та усіх посадових осіб, пов'язаних із використанням автомобільного транспорту – від начальника контрольно-технічного пункту парку військової частини, який є ще й техніком з безпеки дорожнього руху і відповідає за справний технічний стан автомобілів, що він випускає у рейси, й до командира цієї частини та, звісно, його заступника з технічної чи матеріально-технічної частини або з озброєння. Лише за умови беззаперечного виконання усіма цими посадовими особами вимог керівних документів, що регламентують використання автомобільного транспорту в умовах ожеледиці та, звичайно, дотримання водіями цих норм та правил дорожнього руху, можна говорити про безаварійність на зимових дорогах. Ось для того, аби до свідомості кожного дійшла ця проста істина, і проводяться службою безпеки дорожнього руху подібні заходи. Це – і заняття з водіями та власниками автомобільного транспорту, і згадані вище запаси піску й шлаку, обладнання зупинок, встановлення знаків і схем руху. Особливо це актуально у жилих зонах, поблизу шкіл та дитячих садків, місць скупчення людей. Ці заходи у військах триватимуть до середини грудня.

Будь-яка військова людина знає, що в кожного командира частини болить голова за дві категорії водіїв – за, власне, водіїв військового автомобільного транспорту та автовласників, які також можуть принести своїй частині НП навіть у позаслужбовий час, у вихідний день чи у відпустці. Звичайно, беручи до уваги те, що в умовах хронічної нестачі пального у вітчизняному війську, коли його виділяється рівно стільки, скільки вистачає на найважливіші заходи бойової підготовки та повсякденної життєдіяльності військ, зрозуміло, що показники з дорожньо-транспортних пригод на військовому транспорті виглядають значно привабливіше, ніж на автотранспорті особистому: на ньому їздять більше, ось і вся арифметика. Отож, як справи із обома цими категоріями водіїв у Повітряних Силах?

– На сьогодні у Повітряних Силах нараховується близько семи тисяч власників автомобільного транспорту, – говорить начальник служби безпеки дорожнього руху Командування Повітряних Сил Збройних Сил України підполковник Ярослав Іващенко. – Звичайно, що така армія водіїв час від часу приносить нам негативні показники до загальної картини обстановки на шляхах, стовідсоткової безаварійності, на жаль, не буває. Втім, по-перше, не завжди винними у дорожньо-транспортних пригодах є військовослужбовці, по-друге, в останні роки спостерігається тенденція до зменшення ДТП за участю військовослужбовців-власників автомобільного транспорту. Наприклад, якщо п'ять років тому, у 2006-ому, у 8 катастрофах та 9 аваріях загинуло 11 та було поранено 27 чоловік, то минулого року у, відповідно, 4-ох катастрофах та 5-и аваріях загинуло четверо та були поранені шестеро чоловік. За 10 місяців поточного року військовослужбовці Повітряних Сил на особистому транспорті стали учасниками 8 ДТП – двох катастроф та шести аварій, у яких загинуло два й було поранено 10 чоловік. Безумовно, вести розмову про стійкість тенденції щодо зменшення кількості ДТП не варто. Адже через неодноразові підвищення цін на пальне в останні роки їздити люди стали трохи менше, особливо – ті, чия діяльність не пов'язана з щоденним використанням транспортних засобів, а більша частина військовослужбовців якраз і належить до цієї категорії. Крім того, передбачити ДТП, а відтак – спрогнозувати їх кількість аж ніяк неможливо, рік від року відрізняється. Єдине, що можна сказати точно й впевнено, це те, що представниками служби безпеки дорожнього руху робиться все можливе задля того, щоб попередити ДТП.

Аби читачі могли переконатися в тому, що є випадки, коли водій у погонах насправді винний, а є й такі, де жодної провини військового водія немає, наведу для прикладу стислі повідомлення про ті ДТП за участю військовослужбовців-власників автотранспорту, що сталися протягом цього року.

...Накрапав дрібний дощик. Увечері, на неосвітленій ділянці дороги, старший лейтенант Я., їдучи зі Старокостянтинова до села Красносілка Старокостянтинівського району, наїхав на двох молодих людей, не врахувавши дорожньої обстановки. Добре, що травми постраждалих виявилися не тяжкими, офіцерові пощастило.

Військовослужбовець однієї з частин Вінницького гарнізону, повертаючись зі служби на своїх "Жигулях", скоїв наїзд на пішохода, не встигши побачити його. Сталося це в темну пору доби на об'їзній дорозі, поза зоною пішохідного переходу. До того ж, пішохід був напідпитку. Із численними травмами він був доставлений до реанімаційного відділення Вінницької міської клінічної лікарні.

Ще один випадок, де вини військовослужбовця не було навіть близько, відбувся у Ковелі. Двадцятирічна панянка на мікроавтобусі "Фольксваген Т4", виїжджаючи з двору, не надала перевагу в русі мотоциклу "Вікінг", за кермом якого знаходився контрактник. В результаті зіткнення останній отримав відкритий перелом кісток правої гомілки.

Здавалося, усіх заходів безпеки дотримався житомирянин прапорщик П., який перевозив причепом пісок на власних "Жигулях". Їдучи через село Скоморохи, що поблизу Озерного, він наздогнав групу дітлахів, які гнали з пасовиська корів. Зменшивши свою й так малу швидкість у 20км/год до нуля й зупинившись, він посигналив дітям, а коли вони зійшли на узбіччя, продовжив рух. Раптом прапорщик почув крики й зупинився, вибіг з машини. Виявилося, що причепом був травмований 5-річний хлопчик, якого військовослужбовець одразу ж доставив до лікарні.

А в Мелітополі в сутінках, на шляху з військового містечка до аеродрому, капітан на "вісімці" збив старшого солдата, який рухався в попутному напрямку по правому краю проїжджої частини. Одразу після події капітан мобільним телефоном викликав на місце ДТП представників ДАІ, швидку медичну допомогу та повідомив командування частини. Добре, що, попри травми, загрози життю солдата не було.

Значно трагічніший випадок стався на Київщині. Після вживання добрячої дози оковитої один старший лейтенант дав іншому ключі від своєї "Мазди-626", а той, рухаючись злітно-посадковою смугою аеродрому (!) без увімкнутих фар (!!), збив молодшого сержанта, який також перебував у стані алкогольного сп'яніння (!!!). Наслідки плачевні? Молодший сержант помер у реанімації, а обидва офіцери зняли погони й розпрощалися з військом.

На Тернопільщині, де перебував у черговій відпустці старший лейтенант з Івано-Франківська, сталася ще одна трагедія. Разом із друзями відпускник заїхав на власній вантажівці "Мерседес-Бенц" на АЗС, аби... прикупити горілки. Там зустріли компанію, у якій виникла суперечка. Офіцер із друзями кинулися розбороняти молодих людей. Не згідний з перебігом справи 38-річний громадянин вирішив забрати в офіцера ключі від вантажівки, аби він не втік, та дати йому перцю. Та старший лейтенант завів машину викруткою та поїхав. Чіпляючись за дзеркало заднього виду та завдаючи ударів водієві, нападник не втримався та впав прямцем під задні колеса автомобіля. Від отриманих травм він загинув одразу.

Важко травмований був у червні цього року лейтенант М. на Миколаївщині, який, їдучи на мікроавтобусі "Форд", не виконав вимоги інспекторів ДПС про зупинку та почав тікати. Невдовзі він наздогнав іншого "Форда", не витримав безпечної інтервалу та допустив бокове зіткнення, внаслідок чого його мікроавтобус виїхав на узбіччя дороги та перекинувся.

...На старенькій батьковій "копійочці" солдат із трьома пасажирами перевищив безпечну швидкість руху на слизькій ґрунтовій дорозі та допустив занос і перекидання автомобіля. Сталося це під Уманню. Один із пасажирів отримав відкритий перелом лівого стегна. Військовослужбовець та інші пасажири травм не отримали.

У вкрай важкому стані до Славутської районної лікарні був доставлений прапорщик із Шепетівки, який, рухаючись на автомобілі "Москвич-412", не впорався з керуванням та вилетів на узбіччя. Автомобіль перекинувся. Четверо пасажирів отримали травми середньої та легкого ступеня важкості.

І ще – два випадки, коли військовослужбовці отримали травми різного ступеня важкості, потрапивши у ДТП на сумнозвісних китайських скутерах. У першому з них прапорщик Ш. у Чугуєві був збитий автобусом "Богдан", а у другому сержант Я. на Волині виїхав на зустрічну смугу та збив жінку-пішохода.

Ось такі цього року сталися катастрофи й аварії за участю військовослужбовців Повітряних Сил на їх власному автотранспорті. Навіть судячи з військових звань потерпілих і винуватців – солдати, сержанти, прапорщики, лейтенант, старші лейтенанти й капітан – видно що принаймні більшість із них – молоді люди, тобто, водії з не таким вже й багатим шоферським досвідом.

Що ж стосується водіїв військового автотранспорту, то минулого року за їх участю сталася одна аварія та один нещасний випадок. Обійшлося без жертв. Кількість поранених у двох ДТП – 5 чоловік. Цього року, на щастя, ні катастроф, ні аварій, ні нещасних випадків за участю водіїв транспортних засобів військових частин Повітряних Сил поки що не сталося. Сподіватимемось, що й не станеться. І не остання скрипка у цьому належить СБДР та заходам, що вона організовує та проводить.

Олексій Тригуб.
Фото з архіву СБДР Командування ПС ЗС України.

Миргородці святкують сімдесятиріччя



27 листопада 1941 року був створений 659-й винищувальний авіаційний полк, правонаступником якого є Миргородська гвардійська Галацька Червонопрапорна ордена Кутузова III ступеня бригада тактичної авіації. З того часу пройшло 70 років – 70 років вірного служіння особового складу народу, Вітчизні, професійного виконання службових обов'язків.





З 8 січня 1942 року, увійшовши до складу 4-ї змішаної авіаційної дивізії 4-ї Ударної армії, особовий склад розпочинає бойову роботу на Калінінському фронті.

За перші два місяці бойових дій пілотами було виконано 123 бойових вильоти, з них 13 нічних, проведено 13 повітряних боїв, збито 8 літаків противника, штурмовими діями знищено 22 автомашини, 112 возів, 2 потяги та іншої техніки. І це було тільки початком виснажливої, встеленої могилами однополчан, дороги до великої Перемоги.

Попереду був Південно-Західний та 3-й Український фронти, бої на Харківському напрямку, участь у Сталінградській битві. Пройшовши важкий бойовий шлях від Волги, через Україну і Молдавію, особовий склад полку брав участь у визволенні від фашистської навали Болгарії, Югославії, Румунії, Угорщини. Війну особовий склад частини закінчив на території Австрії.

Про внесок воїнів-авіаторів полку у перемогу над фашистськими загарбниками свідчать наступні показники: за роки Великої Вітчизняної війни було здійснено 9960 бойових вильотів з нальотом 10 541 година, проведено 531 повітряний бій, збито 417 літаків та знищено багато техніки і живої сили ворога.

За час бойових дій три льотчики полку за мужність і відвагу, проявлені в боях з німецько-фашистськими загарбниками, отримали звання Героя Радянського Союзу.

Герой Радянського Союзу капітан Ілля Михайлович Павловський провів 379 бойових вильотів вдень та вночі, брав участь у 97 повітряних боях, збив особисто 20 і в складі групи 10 літаків противника. Нагороджений трьома орденами Леніна, орденами Червоного Прапора, Червоної Зірки, Вітчизняної війни та югославським орденом "Партизанська Зірка".

Герой Радянського Союзу капітан Олександр Павлович Фролов провів 435 бойових вильотів, з них 204 на повітряну розвідку, брав участь в 60 повітряних боях. Ним збито особисто 14 і в складі групи 8 літаків противника.

Герой Радянського Союзу лейтенант Петро Леонтійович Димченко 10 листопада 1942 року в одному з бойових вильотів в парі з капітаном О. Фроловим збив бомбардувальник противника. Залишившись один (О. Фролов був підбитий), збив ще один бомбардувальник, а потім відважно вступив у бій з 15 винищувачами противника, з яких збив три і один підбив. Але в цьому нерівному бою загинув, не допустивши ворога до переправи через річку Дон. Наказом Міністра оборони СРСР №104 від 23 квітня 1975 року Герой Радянського Союзу лейтенант Петро Леонтійович Димченко навічно занесений до списків особового складу першої авіаційної ескадрильї полку.

Ратний бойовий труд особового складу частини у роки війни було гідно відзначено державою. Полк нагороджено орденами "Кутузова третього ступеня" та "Червоного Прапора", румунським орденом "Захист Республіки третього ступеня". За мужність та героїзм, проявлені при виконанні завдань командування в ході визволення міст Галац та Ізмаїл, полку присвоєно почесне найменування "Галацький".

20 лютого 1949 року 659-й полк перейменовано в Галацький Червонопрапорний ордена Кутузова III ступеня винищувальний авіаційний полк.

У післявоєнний період особовим складом частини були освоєні такі типи авіаційної техніки, як МіГ-15, МіГ-17 та МіГ-21, Су-27.

Особовому складу полку була надана висока довіра першими серед всіх авіаційних частин винищувальної авіації Військово-Повітряних Сил Радянського Союзу перенавчитись на літаки Су-27 .

З посадкою 10 листопада 1985 року шести літаків на аеродромі у місті Миргороді розпочинається практичне освоєння нового авіаційного комплексу, яке завершилось 27 жовтня 1986 року проведенням льотно-тактичного навчання.

Підсумком переозброєння на новий авіаційний комплекс стала перевірка полку на авіаційній базі в Марах. Вона була реально наближена до бойових умов. Здійснений прямий переліт без посадки 26 екіпажів за маршрутом Миргород – Мари-1 на відстань 2790 км тривалістю 3 години 30 хвилин. В ході навчань всі завдання, поставлені перед полком, були виконані.

Починаючи з 1977 року, полк постійно базується на аеродромі в м. Миргород.

13 січня 1992 року полк склав присягу на вірність Українському народові.

Наказом Міністра оборони України від 21 серпня 2008 року № 411 "Про затвердження Переліку бойових військових частин, яким присвоєно найменування за місцем дислокації" авіаційній бригаді присвоєно почесне найменування "Миргородська".

Зі вступом України в ряд міжнародних і Європейських організацій перед колективом бригади, крім виконання завдань бойової підготовки, постало завдання гідно представити авіаційну міць України. Уперше свою майстерність миргородці продемонстрували в 1992 році, коли на базі аеродрому Старокостянтинів відбувався повітряний показ для військової делегації Сполучених Штатів Америки, далі – в 1993 році на базі аеродрому Миргород для делегацій країн ОБСЄ.

У 1998 році підполковник І. Черненко на літаку Су-27УБ виконав перший трансконтинентальний переліт на авіаційну базу США Сеймур-Джонсон. З ім'ям миргородця Івана Черненка пов'язані успішні виступи в Словаччині, Чехії, США. Його наступник – підполковник Федір Тищук, вражав глядачів своєю майстерністю в Чехії, Румунії, Австрії, Туреччині, а в 2004 році на сьомому міжнародному показі SIAD-2004 в Словаччині пілотаж льотчика з Миргорода був визнаний кращим. Показ авіатехніки в повітрі ніколи не був самоціллю для Військово-Повітряних Сил України. Будь-який пілот прекрасно знає, що кращими повітряними бійцями стають тільки ті льотчики-винищувачі, що досконало володіють технікою виконання фігур пілотажу, тому участь миргородців у показах позитивно впливає на рівень їх бойової підготовки. Як підсумок – миргородська авіаційна бригада завжди була і є в числі кращих льотних частин Повітряних Сил Збройних Сил України.



Сьогодні авіаційна бригада живе за напруженим графіком бойової підготовки. Льотний склад наполегливо вдосконалює свої навички та оволодіває новими прийомами і способами тактичних дій. Показовим в цьому плані став 2011рік. Високу професійну майстерність було продемонстровано пілотами бригади в ході навчань "Безпечне небо – 2011", "Адекватне реагування – 2011", командно-штабних навчань з ППО із Російською Федерацією та Республікою Бєларусь.

Одне із основних завдань, яке стоїть нині перед авіаторами бригади, – це бути готовими до виконання завдань у складі Об'єднаних сил швидкого реагування. На цей напрямок діяльності постійно направлені зусилля особового складу авіаційних ескадрилей під керівництвом підполковників Олега Паливоди та Дмитра Фішера.



Варто відзначити роботу інженерно-технічного складу частини на чолі із підполковником Євгеном Ільюком. Завдяки професійному виконанню обов'язків цими спеціалістами, авіаційна техніка якісно готується до польотів, вчасно виконуються регламентні роботи. Великий вклад у відновлення авіаційної техніки надає державне підприємство Міністерства оборони України Запорізький державний авіаційний ремонтний завод "МіГремонт" на чолі з Валентином Кальоновим та державне підприємство Міністерства оборони України Луцький авіаційний ремонтний завод "Мотор" на чолі з Миколою Матрунчиком.

Згуртованим колективом, на який можна покластися у будь-якій ситуації, є батальйон зв'язку та радіотехнічного забезпечення, де командир підполковник Сергій Писанка.

Постійно у готовності до виконання завдань утримують аеродром підлеглі майора Сергія Ігуменцева, командира батальйону аеродромно-технічного забезпечення. Особовий склад цього підрозділу чітко і своєчасно здійснює забезпечення польотів, навчань, бойового чергування без зайвих нарікань на об'єктивні труднощі та проблеми.

Надійно здійснюють охорону об'єктів частини військовослужбовці роти охорони, де командиром є капітан Олександр Оробець.

Значний обсяг завдань з підтримання авіаційної бригади у бойовій готовності виконують фахівці управління, штабу бригади, тилу, груп забезпечення.

Важливі завдання виконують цивільні працівники частини, які взяли на себе великий тягар соціально-побутових проблем. Багато з них працюють не один десяток років, подаючи приклад молодшому поколінню авіаційної бригади.

Важко виділяти когось конкретно із великого та дружнього колективу частини, бо у Миргородській гвардійській Галацькій орденів Червоного Прапора та Кутузова бригаді тактичної авіації всі справжні професіонали.

Вагома роль у виконанні поставлених перед частиною завдань покладається на командира частини. В різні часи командували полком: майор П.Караулов, підполковник В.Смешков, підполковник А.Соболєв, підполковник І. Солопов, підполковник К. Пирвалов, підполковник В.Карабін, полковник В.Сенченко, полковник М.Мойкін, майор Л.Носов, підполковник В.Трибшток (на теперішній час генерал-лейтенант), підполковник В.Селезньов, підполковник Д.Басов, підполковник В. Шпак, підполковник Г.Мельніков, підполковник В.Соболєв, підполковник Д.Тендитніков (на теперішній час генерал-лейтенант), полковник В.Недоступенко, полковник О.Пелєвін, полковник О.Титаренко (на теперішній час генерал-лейтенант), полковник М.Кашуба, полковник В.Мишко, полковник Л.Резчіков, авіаційною базою – полковник А. Ярецький, авіаційною бригадою – полковник В.Ленець, полковник Ю. Кришталь.

70 років – це багато і водночас дуже мало. Льотний склад, фахівці інженерно-технічної служби, зв'язку, тилу, управління та штабу авіаційної бригади докладають усіх зусиль, щоб історія бригади поповнювалася новими, яскравими сторінками із прикладів гідного виконання військового обов'язку.

Олег Гесь.
Командир Миргородської гвардійської Галацької Червонопрапорної ордена Кутузова III ступеня бригада тактичної авіації.

Авиационный марафон: реактивная эра

Продолжение. Начало в №45.

Сначала все шло согласно плану...

8 апреля в третьем полете на И-250 опробовали ВРДК. На пикировании максимальную скорость довели до 710 км/ч на высоте 5000 м. 10 апреля выполнили еще два полета, но без включения ВРДК. А в последующие дни одна за другой посыпались проблемы: то давление масла в компрессоре упало до нуля, то шасси в воздухе не убиралось... Напряженно работали люди и постепенно проблемы начали отступать. 13 мая на высоте 6700 м с включенным ВРДК была достигнута скорость 809 км/ч, а 19 мая такая же скорость достигнута на высоте 7000 м. 21 мая И-250 №01 выбыл из испытаний, его силовая установка полностью отработала свой ресурс. Но 19 мая к заводским испытаниям подключился второй опытный экземпляр истребителя И-250. 26 мая самолет И-250 №02 поднялся в небо, пилотируемый единственным на тот период в ОКБ-155 летчиком-испытателем А. Деевым. Всевозможные технические неурядицы по мелочам стали "мучить" и второй И-250. В конце концов, у мотора ВК-107А разрушился подшипник. Мотор отправили в ЦИАМ. Пока И-250 №02 простаивал из-за отсутствия мотора, испытания продолжались на первом экземпляре самолета. 3 июля 1945 года летчик А. Деев на самолете №01 развил скорость 820 км/час на высоте 6600 м.

Установка ВРДК оправдала надежды конструкторов на повышение скорости самолета. Она дала прирост скорости самолета почти на 100 км/час в сравнении с лучшими истребителями того времени и почти до уровня скорости реактивных самолетов.

Однако нервозность и спешка привели к фатальным последствиям: 5 июля 1945 года на 26-м полете первый опытный экземпляр И-250 потерпел катастрофу. В полете на малой высоте 250 м с включенным ВРДК, при попытке определить максимальную скорость, оторвалась левая половина стабилизатора, и самолет врезался в землю. Летчик-испытатель Деев погиб. Он успел покинуть самолет, но из-за малой высоты парашют не успел раскрыться...

После катастрофы И-250 №01 ко второй машине, простаивавшей в ожидании компрессора с ЦИАМ, стали относиться осторожнее. На машине усилили стабилизатор и на скоростные режимы при испытании не выводили. Первый полет состоялся 20 июля, машину пилотировал летчик-испытатель Летно-исследовательского института (ЛИИ) А. Якимов. Заметим, что в июне 1945 года в плане работы ОКБ-155 появилось задание на разработку боевого истребителя И-300 с двумя трофейными (немецкими) реактивными двигателями BMW-003. Работы по отошли на второй план. Однако испытания И-250 продолжались. В сентябре 1945 года И-250 испытывали летчики-испытатели А. Чернобуров и И. Терещенко. В одном из полетов 18 сентября 1945 года до нуля упало давление в маслосистеме. Летчик А. Чернобуров, не имея возможности дотянуть до аэродрома, а это случилось над южными окраинами Москвы, с выключенным мотором произвел вынужденную посадку в районе Кунцево-Фили. Полученный незначительные повреждения И-250 № 02 отправили в ремонт.

Вернемся на короткое время к истребителю Су-5 (И-107) конструкции П. Сухого, "собрату" И-250 по силовой установке. Су-5 к этому времени выполнил 42 полета, из них 11 – с включенным ВРДК. Максимальная скорость самолета оказалась ниже расчетной на 18-20%. С 27 октября 1945 года полеты на нем были прекращены, мотор ВК-107А выработал свой ресурс. Второй экземпляр Су-5 собрали к 1 ноября 1945 года и передали в ЦАГИ для продувок. Вскоре работы над Су-5 прекратили, так как более высокие летные характеристики уже показал И-250.

Официально этап заводских испытаний истребителя И-250 завершился в январе 1946 года. Однако на Госиспытания машину не передавали... по причине не готовности к ним силовой установки Э-30-20. Остались проблемы и в работе маслосистемы. На самолете пришлось дважды менять моторы ВК-107А – в масляном фильтре обнаруживалась стружка металла. Лишь 23 мая 1946 года на И-250 № 02 выполнили контрольный полет, но вновь подвел маслорадиатор. К 10 июня изготовили три новых радиатора, но отличных от предыдущих по конфигурации. Это затянуло подготовку машины к полетам.

Полет 12 июля 1946 года для И-250 № 02 стал последним. В двигателе произошел пожар. При аварийной посадке в Люберцах самолет получил сильные повреждения. Хотя, в принципе, самолет мог быть восстановлен, но в связи с наличием уже серийных экземпляров И-250 ремонт сочли нецелесообразным, и И-250 №02 списали.

Фактически истребитель И-250 по своим пилотажным характеристикам был еще далек от реактивного истребителя. По пилотированию, маневренности и взлетно-посадочным данным он обладал свойствами поршневого самолета, но важен был как переходной тип самолета для освоения летным составом пилотирования на высоких скоростях, а также мог рассматриваться как самостоятельный тип фронтового истребителя. В июле 1945 года было принято решение построить опытную серию из 10 самолетов И-250.

Серийная лихорадка

Заметим, что одновременно с испытаниями истребителя И-250 шла подготовка серии на заводе №381 в Москве. В соответствии с приказом Народного комиссариата авиационной промышленности (НКАП) №381 от 27 июля 1945 года заводу №381 предписывалось обеспечить постройку 10 экземпляров истребителя И-250. Всех соисполнителей обязали к 15 августа начать поставку заводу №381 комплектующих агрегатов, требуемых для выпуска И-250.

Первые две машины должны были быть готовыми в сентябре, три – в октябре и в декабре – пять.

Отметим, что помимо выпуска И-250, заводу приказом НКАП №381 от 10/11 августа 1945 года предписывалось построить еще и опытную серию из пяти истребителей Ла-150 с двигателями Jumo-004. При этом первый самолет должен быть готов к 1 ноября, два – в ноябре и два – в декабре. Да, было над чем задуматься директору завода №381 В. Журавлеву... Но марафон он и есть марафон. К выполнению этих заданий коллектив завода приступил сразу. Началось изготовление отдельных деталей и агрегатов. Серийно-конструкторский отдел (СКО), начиная с июля, полностью переключился на выпуск рабочих чертежей по новым самолетам. Но быстро только сказка сказывается...

Завод лихорадило. Возникла масса трудностей в технологии производства, не доставало квалифицированных рабочих, оборудования, материалов и т.д. Конструктивные изменения, постоянно вносимые в рабочие чертежи, несвоевременное поступление некоторых комплектующих и другие проблемы, которые возникали по ходу производства, не позволили заводу выпустить в назначенные сроки ни И-250, ни Ла-150. После обращения руководства завода с просьбой о пересмотре сроков выпуска опытных самолетов руководство НКАП утвердило новый план выпуска истребителей на 1946 год – по одному экземпляру И-250 и Ла-150. Одновременно приказом НКАП №421 от 3 ноября директорам заводов №381, 26 и 466 В. Журавлеву, В. Баландину и М. Лукину было указано на недопустимо медленное продвижение работ по выпуску опытной серии истребителей И-250 и силовой установки Э-30-20.

НКАП требовал принять срочные меры и обеспечить выпуск первого самолета к 10 декабря 1945 года. При этом задание по выпуску самолетов И-250 для завода №381 считалось основным.

Первый серийный истребитель И-250 изготовили в декабре... но без мотора. На самолете установили макет мотора ВК-107Р. Отсутствие мотора лишило завод возможности сдать истребитель на испытания. А работы по сборке первого экземпляра Ла-150 в декабре также не завершились из-за отсутствия... шасси, изготовляемого смежником, заводом № 119.

Снова появился приказ НКАП №470 от 28 ноября. Руководителям завода №381 за срыв "важнейшего задания" "поставили на вид" и предупредили, что в случае срыва плана выпуска реактивных самолетов к ним будут приняты более строгие меры.

Итак, в 1946 году завод №381 бросил все силы на выполнение плана по выпуску истребителей И-250 и Ла-150, но добиться необходимых результатов не удалось. Причины этого были различные. Они нарастали, словно снежный ком: масса производственных неувязок, при запуске в производство не было утвержденного эталона, сам самолет не прошел еще государственных испытаний, ОКБ-155 вносило бесконечное число значительных изменений в конструкцию и т.п. Ко всему этому добавились и другие проблемы как то: жесткое лимитирование заводу электроэнергии и топлива, что вызвало почти 200.000 человек-часов простоя производственных рабочих, некоторые производственные цеха в зимний период законсервировали в виду отсутствия электроэнергии. А отсутствие запасов топлива привело к тому, что завод в I и IV кварталах не отапливал 50% производственных помещений, а в остальных поддерживал температуру в пределах 3-4 С0.

Да, легко было на бумаге... Через тернии пробивались в небо первенцы советской реактивной техники.

Тем временем план выпуска истребителей И-250 увеличили в пять раз. В 1946 году завод №381 должен был изготовить в дополнение к опытной (10 самолетов) войсковую серию из 40 истребителей, не дожидаясь окончания государственных испытаний опытного экземпляра. Так гласило Постановление СНК №473-192с от 26.02.1946 г. и требовал последовавший за ним приказ НКАП №83 от 2 марта. Давайте вдумаемся: самолет еще не прошел государственных испытаний, нет государственного эталона машины, масса неувязок, ОКБ-155 только за год стало инициатором переделки 15% всех чертежей, недосмотр со стороны ОТК привел к появлению бракованной партии крыльев. Все это срывало сроки выпуска реактивных машин... Поистине марафонский бег с препятствиями.

Сроки по выпуску И-250 срываются. Кто виноват?

Конкретное задание заводу уточнил приказ МАП (в марте 1946 г. Наркомат авиационной промышленности был преобразован в Министерство – авт.) №268 от 4 мая, который требовал выпустить уже во втором квартале три машины, в третьем – семнадцать, а в четвертом – двадцать самолетов. Причем истребители войсковой серии надо было изготовить по новым, исправленным чертежам.

Еще один парадокс заключался в том, что на основании заключения комиссии по определению готовности к летным испытания головного серийного (!) И-250 был издан приказ №104 от 11 марта 1946 года, подписанный заместителем наркома С. Шишкиным, в соответствии с которым разрешалось начать летные испытания по программе. Был назначен экипаж... Но приступить к испытаниям оказалось невозможно, так как на самолете отсутствовала силовая установка. В связи с этим министр авиационной промышленности М. Хруничев, возглавивший МАП после ареста А. Шахурина, 13 апреля 1946 года издал приказ №205, в котором досталось двигателистам. Дело в том, что без завершения Госиспытаний силовой установки Э-30-20 о какой передаче на испытания истребителя И-250 можно было думать. А государственные испытания вышеупомянутой установки в соответствии с Постановлением СНК №472-191 от 26 февраля должны были начаться еще в феврале... М. Хруничев потребовал от ЦИАМ ускорить доводку ВРДК и провести к 20 апреля 25-часовые испытания и к 15 мая – Государственные, а ответственность за проведение всех работ была возложена на завод №26 и его главного конструктора В. Климова. Теперь основное внимание сосредоточилось на силовой установке Э-30-20. Проведенные в апреле в ЦИАМ испытания позволили увеличить ресурс силовой установки до 35 часов и предъявить ее на Госипытания. Однако новый, утвержденный МАП, срок передачи на Госиспытания самого И-250 – 30 апреля 1946 года оказался нереальным.

Приказом от 30 апреля за №260 была назначена комиссия по расследованию причин срыва государственного задания по выпуску реактивных двигателям в ЦИАМ, а также по выпуску опытной партии И-250 на заводе №381. Комиссию возглавил начальник Инспекции по качеству В. Коккинаки. В начале мая 1946 года комиссия приступила к работе...

24 мая 1946 года состоялось заседание коллегии МАП. На нем с докладом о результатах проверки выступил председатель комиссии по расследованию В. Коккинаки. В выводах комиссии для улучшения положения дел с выпуском авиатехники предлагалось запуск в производство опытных, малосерийных и модифицированных самолетов производить в сроки, которые бы обеспечивали и учитывали по времени соответствующую предварительную подготовку производства, особенно в части технологии и оснастки. Виновниками срыва сроков были названы: руководство МАП, руководители некоторых Главных управлений МАП и Главснаба, а также директоры заводов №381, №26 и №466. Были названы и конкретные виновники плохого качества и брака по самолетам и моторам в лице главного инженера, главного технолога и других лиц ряда заводов.

В выводах комиссии были указаны и другие недостатки в работе промышленных предприятий, связанных с организацией производства реактивных самолетов.

Однако с выводами комиссии министр не согласился. М. Хруничев обвинил В. Коккинаки в необъективности, а также в том, что он не разобрался и хотел затушевать положение дел, в частности, на заводе №381.

Крайним оказался директор авиазавода № 381 В. Журавлев. Посути, позиция министра и МАП в целом базировалась на результатах проверки, проведенной несколько ранее, 25 апреля 1946 года, Госконтролем. А министр Государственного контроля СССР Л. Мехлис за день до заседания коллегии МАП, тоесть 23 мая, издал "свой" приказ № 28, которым всю вину за срыв задания по выпуску реактивных истребителей И-250 свалили на руководство завода № 381. В решении коллегии МАП записали: "Считать необходимым передать следственным органам для расследования и предания суду как руководство завода, так и всех лиц, имеющих отношении к заводу № 381." Это называлось "оказали помощь заводу", одним махом срубив головы руководителям, которые уже "набили шишки" в повседневной битве за выпуск истребителя. Директора завода В. Журавлева и начальника ОТК В. Алтухова сняли с должности и отдали под суд. Сняли с должности и главного технолога Б. Иванова, а главному инженеру П. Грушину и заместителю начальника ОТК А. Шапошникову объявили "строгие выговоры". Наказали "выговорами" главного технолога и начальника СКО. Временно исполняющим обязанности директора завода № 381 назначался получивший "строгий выговор" главный инженер П. Грушин.

Продолжение следует.

Игорь Чичкань.
Людмила Кошелева.
Материал к печати подготовил Владимир Алексеев.

Двадцять п'ятого листопада виповнюється 70 років Херсонській гвардійській зенітній ракетній ордена Червоного Прапора бригаді, якою вже третій рік поспіль командує гвардії полковник Ігор Алейніков. Аби більше дізнатися про життєдіяльність цього славетного колективу та познайомитись з особовим складом, їду до Херсона.

Від Каднікова

Вже за кілька годин на контрольно-перепускному пункті мене зустрічає заступник командира бригади з виховної роботи гвардії підполковник Володимир Нор.

День мого візиту то бригади, як і будь-який інший, традиційно розпочався шикуванням особового складу, підняттям Державного прапора, постановкою завдань командиром частини. Далі – всі розходяться по робочих місцях.

– Зараз триває планувальний період, – розповідає командир бригади гвардії полковник Ігор Алейніков. – Протягом листопада щорічно планується життя бригади на наступний рік. Цей місяць є важливим, адже визначаються періоди проведення навчань та інших заходів бойової підготовки на наступний рік. Від гарного планування залежить рівень підготовки та проведення занять протягом року, а відповідно – і рівень вишколу особового складу бригади.



Управління бригади розташовано у центрі Херсона, в приміщеннях колишньої другої чоловічої гімназії. Цю будівлю зводили з 1911 по 1914 роки. На початку XX століття по всій Російській імперії будувалось багато навчальних закладів, і для цього були розроблені функціональні схеми планування будівель з врахуванням організації навчального процесу, санітарних норм і правил, які дещо обмежували можливості архітекторів. Тому навчальні корпуси того періоду нагадують армійські казарми.

– Протяжний двоповерховий корпус другої чоловічої гімназії, аби уникнути схожості з казармою, розділений широким центральнимризалітом і двома фланговими з широким виносом, – розповідає під час ознайомлення з частиною гвардії підполковник Володимир Нор. (Він постійно співпрацює з архівними установами, музеями, ветеранами, збирає історичні дані, відтак про частину знає якщо не все, то майже усе).



– Минуле цікаве та сповнене яскравими історичними подіями, – продовжує заступник командира бригади з виховної роботи. – Вже зібрано достатньо історичних документів, фотокарток, речей, що мають безпосереднє відношення до військової частини. Тому найближчим часом ми плануємо відкрити Кімнату бойової слави. Приміщення, де це все можна буде побачити, вже готується прийняти своїх перших відвідувачів.

Формування Херсонської гвардійської зенітної ракетної ордена Червоного Прапора бригади відбувалося у місті Кадніков Вологодської області в період з 16 вересня по 25 листопада 1941 року при 27-му запасному авіаційному полку. Основою цього полку стала авіаційна ескадрилья, яка була виділена зі складу 29-го Червонопрапорного вап.

Частина формувалася двоескадрильною і на той час мала у бойовому строю 21 льотчика, із яких 11 вже мали бойовий досвід. На озброєнні стояли два десятка американських літаків типу "Р-40" (Томахок). 18 листопада 1941 року сформований полк увійшов до складу 148-ї винищувальної авіаційної дивізії ППО з дислокацією на аеродромі Дубровське в районі міста Вологда, де головними завданнями було прикриття від повітряного противника залізничного вузла Вологда і залізничних ділянок Вологда – Харовськ, Вологда – Шексна, Вологда – Грязовець і залізничних мостів Харовськ і Шексна. Працював полк з аеродромів Каргополь і Кадніков. 25 листопада 1941 року полку було присвоєно найменування 731-й винищувальний авіаційний полк. Так майбутня Херсонська гвардійська зенітна ракетна ордена Червоного Прапора бригада розпочала свій бойовий шлях.

Військова частина пройшла славетний бойовий шлях від Москви до Києва. Вона успішно брала участь у захисті Москви, Сталінграда, у Курській битві, битвах за Дніпро та Київ.

За період з 18 листопада 1941 по 26 червня 1942 року особовий склад 731-го винищувального авіаційного полку здійснив 615 бойових вильотів, під час яких відбулося 16 зустрічей з противником. Усі вони закінчилися повітряними боями, внаслідок яких збито 7 літаків противників. Перший літак збитий особисто командиром полку майором Лешком 19 квітня 1942-го.

28 червня 1942 року полк увійшов до складу 147-ї винищувальної авіаційної дивізії винищувальної авіації ППО і передислокований на аеродроми Дядьків, що під Ярославлем. На новому місці дислокації особовий склад з успіхом виконував завдання з прикриття воєнно-промислових об'єктів міст Ярославль і Рибінськ, відбивав польоти одиночних літаків противника. Із виписки журналу бойових дій 731-го вап за період з 28.06.42 по 25.08.42: "…Полк виконав 562 літако-вильоти з нальотом 706 годин. Провів 6 повітряних боїв, в яких знищив один літак U-88 і 2 літаки U-88 підбито".

У кінці серпня 1942 року полк перепідпорядкували 102-й винищувальній авіаційній дивізії ППО, і він перелетів в район міста Сталінград, де дислокувався на аеродромах Бекетовка і Середня Ахтуба. На новому місці дислокації частина прикривала Сталінград, бойові дії своїх військ у цьому районі та вивантаження військ на станції Іловня. За час бойової роботи на Сталінградському фронті було виконано 329 літако-вильотів, проведено 74 повітряних боїв, під час яких збито 36 бомбардувальників і 29 винищувачів противника. Але не обійшлось і без втрат: 5 льотчиків було вбито і 6 зникли безвісти. Безповоротно було втрачено 21 літак.

Після виконання бойових завдань з оборони Сталінграда полк перебазувався на аеродром Хімки, що під Москвою, де займався бойовою підготовкою, поповнював матеріальну частину. А 22 листопада 1942 полк входить до складу 147-ї винищувальної авіаційної дивізії винищувальної авіації ППО і передислоковується на аеродром Рибінськ, де доукомплектовується льотним складом.

З 10 січня 1943 року частина продовжує бойову підготовку, базуючись на аеродромі Ярославль. Льотно-технічний склад приймає і опановує нову техніку. В той же час на озброєння полку надходять літаки Р-39 "Аерокобра". А вже 20 березня 1943-го полк у складі 101-ї винищувальної авіаційної дивізії винищувальної авіації ППО прикриває з повітря залізничний вузол м. Курськ, базуючись на аеродромі Курськ-Південний. За цей період особовий склад частини виконав 450 бойових вильотів, провів 12 повітряних боїв, з них одиночних вночі – 3 і групових вдень – 9, в боях знищив 12 літаків противника.



Наказом Народного комісара оборони СРСР 31 березня 1943 року 731-й винищувальний авіаційний полк переформували в 39-й винищувальний авіаційний полк. Цим же наказом за проявлений героїзм та мужність особового складу у Сталінградській битві частина отримала звання "Гвардійська".

З 1 серпня 1943 року 39-й гв.вап входить до складу 9-го Воронезького винищувального авіаційного корпусу ППО і базується на аеродромі Ліва Росош, прикриваючи з повітря залізничні комунікації в районі Воронежа. 15 грудня 1943 року від імені Президії Верховної Ради СРСР командир 9-го Воронезького винищувального авіаційного корпусу ППО генерал-майор авіації Степан Георгійович Король вручив полку гвардійський прапор.

У березні 1944 року полк передислоковується на аеродром Жуляни, під Києвом, і виконує завдання з прикриття столиці радянської України – міста Києва. За 1944 рік 39-й гвардійський винищувальний авіаційний полк провів 967 бойових вильотів з нальотом 984 години, виконав 15 повітряних боїв, з них 9 вдень та 6 вночі. Тоді було збито 6 літаків противника та втрачено 4 літаки "Аерокобра". Один льотчик загинув під час повітряного бою.

Протягом 1945 року полк також виконував бойові завдання, зокрема було здійснено 98 літако-вильотів на супроводження особливо важливих літаків. Але повітряних боїв вже не було. За весь час особовий склад мав 1535 подяк, а 128 представників колективу нагороджені орденами та медалями.



до Херсона



Протягом 1946 року полк декілька разів перебазовувався на різні аеродроми. Так, з аеродрому Жуляни полк було передислоковано до Білої Церкви, пізніше на аеродром Бровари, а потім – до Василькова.

З березня 1944 по вересень 1960 року 39-й гвардійський винищувальний авіаційний полк виконував бойове завдання з прикриття Києва. А вже у вересні 1960-го 39-й гв.вап переформований у 500-й зенітний ракетний полк ППО у складі двох повних, двох кадрованих і одного технічного дивізіонів.

З директиви Генерального штабу: "500-му зенітному ракетному полку ППО, як сформованому на базі Гвардійського винищувального авіаційного полку, зберегти почесне найменування й іменувати 500-й гвардійський зенітний ракетний полк ППО".

30 вересня 1960 року 500-й гвардійський зенітний ракетний полк ППО переданий до складу 11-ї дивізії ППО і передислокований до міста Нікополь. Після перепідготовки в навчальному центрі військ ППО держави особовий склад успішно виконав стрільби на полігоні та з 24 квітня 1961 року заступив на бойове чергування.



У липні 1962-го в складі 11-ї дивізії ППО чотири зенітних ракетних дивізіони С-75 і один технічний дивізіон 500-го гвардійського зенітного ракетного полку ППО відбув на Кубу, де з честю виконав усі поставлені бойові завдання.

15 квітня 1963 року 500-й гвардійський зенітний ракетний полк ППО у складі трьох зенітних ракетних і одного технічного дивізіону, управління полку, підрозділів бойового забезпечення і обслуговування попереднього формування був передислокований до Херсона. Три зенітних ракетних дивізіони прийняті від 858-го зенітного ракетного полку ППО, а технічний дивізіон сформований заново. І вже 16 серпня 1963 року перший підрозділ заступив на бойове чергування з охорони повітряних кордонів СРСР.

У 1968 році 500-й гвардійський зенітний ракетний полк ППО переформований у 208-му гвардійську зенітну ракетну бригаду ППО у складі управління бригади, 3-х зенітних ракетних дивізіонів С-75, 4-х зенітних ракетних дивізіонів С-125, 2-х зенітних ракетних дивізіонів С-200 і 2-х технічних дивізіонів.

Одна з важливих подій у житті бригади відбулася в 1975 році. За заслуги перед Батьківщиною щодо захисту повітряного простору держави, успіхи у бойовій підготовці та з нагоди 30-ї річниці Перемоги у Великій Вітчизняній війні наказом Президії Верховної Ради СРСР частина нагороджена орденом Червоного Прапора.

Протягом 70-80-х років ХХ століття бригада виконувала завдання з захисту повітряних кордонів нашої держави. В цей час особовий склад частини неодноразово довів, що небо Таврії знаходиться у надійних руках.

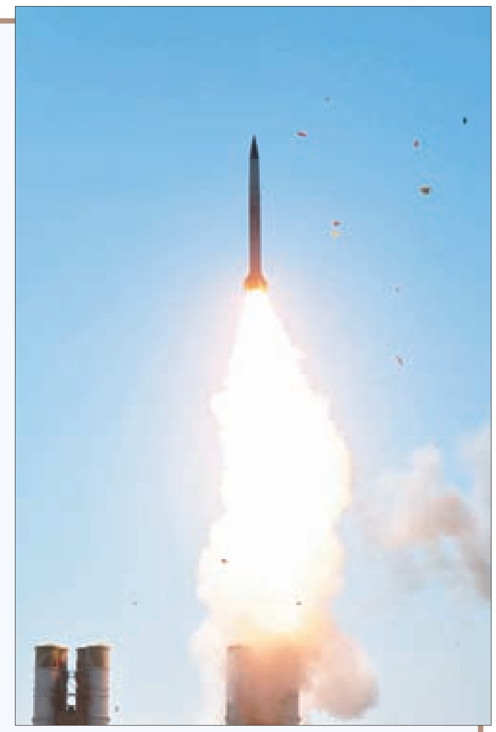
19 січня 1992 року гвардійці в урочистій обстановці склали присягу на вірність народу України. У 2000 році Указом Президента України бригаду було перейменовано і присвоєне почесне звання "208 гвардійська зенітна ракетна ордена Червоного Прапора бригада". За високі бойові показники, вклад у підтримання високої бойової готовності Збройних Сил України та заслуги перед українським народом в листопаді 2000 року частина, першою у Збройних Силах України, нагороджена орденом "За трудові досягнення IV ступеня" відкритого міжнародного рейтингу "Золота фортуна".

За досягнуті успіхи у бойовій підготовці та успішне виконання навчально-бойових завдань у 2005 році частина нагороджена перехідним вимпелом Повітряних Сил Збройних Сил України – "Краща зенітна ракетна бригада". У 2008-му відповідно до наказу Міністра оборони України частина отримала почесне звання "Херсонська".

– Сьогодні підрозділи Херсонської гвардійської зенітної ракетної ордена Червоного Прапора бригади розташовані на теренах двох областей України, – розповідає дорогою до командного пункту бригади гвардії підполковник Володимир Нор. – І головне завдання військової частини – це несення бойового чергування з охорони мирного неба, із яким особовий склад успішно справляється.

Про це свідчать і результати різноманітних навчань, в яких бригада постійно бере участь. У 2008, 2010 та 2011 роках особовий склад частини успішно провів тактичні навчання на полігоні "Чауда" та виконав бойові стрільби на оцінку "відмінно". За підсумками дослідницьких командно-штабних навчань "Адекватне реагування – 2011" особовий склад частини нагороджено начальником Генерального штабу – Головнокомандувачем Збройних Сил України генерал-полковником Григорієм Педченком вимпелом "Краща зенітна ракетна бригада". Також були нагороджені кращий зенітний ракетний дивізіон, де командиром підрозділу гвардії підполковник Борис Мойса, кращий командний пункт (начальник командного пункту гвардії майор В'ячеслав Лапаник) та краща стартова батарея (командир батареї гвардії капітан Андрій Хахалкін).

– Особовий склад командного пункту бригади з честю виконує поставлені завдання. Особливістю цього підрозділу є те, що він постійно несе бойове чергування, і будь-якої миті готовий виконати бойові завдання, – розповідає начальник командного пункту гвардії майор В'ячеслав Лапаник. – Військовослужбовці різних категорій виконують свої обов'язки та поставлені завдання старанно і відповідально. Так, сержант з матеріального забезпечення старший сержант Євген Похіл, головний сержант радіовзводу старший прапорщик Петро Данилюк, який проходить службу у військовій частині вже 23 роки, та головний сержант роти зв'язку прапорщик Ігор Дзюбинський, передають свій досвід солдатам строкової служби, молодим військовослужбовцям контрактної служби.



– Вагомою оцінкою роботи колективу командного пункту стало визнання його кращим за результатами виконання дослідницьких командно-штабних навчань "Адекватне реагування – 2011", – зауважив заступник начальника командного пункту з виховної роботи гвардії капітан Володимир Котібо.

Основною бойовою одиницею бригади є зенітні ракетні дивізіони, особовий склад яких виконує завдання з охорони повітряного простору країни, і про них не можливо не сказати. Це – начальник штабу 3-го підрозділу гвардії майор Сергій Сімейкін, командир батареї 4-го підрозділу гвардії капітан Андрій Хахалкін, заступник командира стартової батареї гвардії капітан Вадим Коваленко, заступник командира батареї 5-го підрозділу гвардії капітан Євген Проскурович, начальник відділення гвардії капітан Володимир Гнечко, командир стартового взводу гвардії лейтенант Костянтин Ларін, помічник лікаря гвардії старший лейтенант медичної служби Віктор Кедик, технік 4-го підрозділу гвардії прапорщик Ігор Мамонтов, технік 3-го підрозділу гвардії прапорщик Сергій Мудрий, начальник групи секретного документального забезпечення 3-го підрозділу гвардії старший сержант Наталя Безбабна, старші оператори гвардії старшина Наталя Бондарук, гвардії солдат Дар'я Руснак і багато інших військовослужбовців. Всі ці люди постійно демонструють високі показники на підсумкових заняттях та під час навчань, удосконалюють майстерність та свої фахові навички, передають досвід молодшим колегам.

Окрема гордість бригади – її ветерани. Постійна підтримка, участь у військово-патріотичному вихованні особового складу ветеранів-гвардійців, стали вагомим внеском у досягнення сучасних захисників України. Особовий склад бригади пишається тим, що в різні часи у військовій частині проходили військову службу генерал-полковники Володимир Васильович Ткачов, Олександр Олексійович Стеценко, Михайло Олексійович Лопатін, генерал-лейтенанти Валерій Віталійович Камінський, Айтеч Магомедович Біжев та генерал-майор Микола Іванович Гаргола. Завжди в строю та надають допомогу у вихованні особового складу полковники Олег Танцюренко, Сергій Кононенко, Володимир Проценко, підполковники Олександр Зінченко, Сергій Щедрінов, майор Леонід Бєленький.



Поки готувалася стаття до випуску, стало відомо, що за підсумками 2011 навчального року у Повітряних Силах ЗС України Херсонська гвардійська зенітна ракетна ордена Червоного Прапора бригада стала кращою серед зенітних ракетних частин. Відповідний вимпел було вручено командиру бригади гвардії полковнику Ігорю Алейнікову. А це є своєрідним доказом того, що Херсонська гвардійська зенітна ракетна ордена Червоного Прапора бригада вносить великий вклад в обороноздатність нашої держави, а увесь її особовий склад – справжні професіонали.

Сергій Балановський.
Фото з архіву військової частини.

НОВИНКИ ОЗБРОЄННЯ

Американцы создали "беспроводную" авиабомбу



Американская компания Raytheon завершила разработку и испытание новой беспроводной технологии управления авиабомбами с системой Enhanced Paveway, сообщает Defense Aerospace. Согласно расчетам компании, такая технология позволит использовать корректируемые бомбы даже на тех самолетах, в номенклатуру вооружений которых они изначально не были включены.

Новая технология получила название WiPak. Она состоит из трех систем: интерфейса управления в кабине пилота, небольшого беспроводного передатчика и приемника сигнала, который монтируется непосредственно на авиабомбу вместе с системой управления Enhanced Paveway. К преимуществам WiPak американская компания относит возможность установки системы на самолет без изменения его конструкции, вмешательства в электрическую сеть и систему управления оружием.

В ходе испытаний WiPak была интегрирована на учебный самолет EMB-314 Super Tucano производства бразильской компании Embraer. В ближайшее время Raytheon планирует установить такую систему и на другие аналогичные самолеты.

Система управления Paveway разрабатывалась совместно Raytheon и Lockheed Martin, однако в настоящее время под этой торговой маркой продаются два различных вида продукции. В частности, Raytheon использует торговую марку Paveway при продаже комплектов модернизации свободнопадающих авиационных бомб, а Lockheed Martin обозначает этим термином собственные корректируемые авиабомбы.

Система Paveway включает в себя комплект рулей, а также головку наведения для бомбы. В случае с системами Paveway II и Paveway III речь идет о лазерных головках наведения, в то время как в Enhanced Paveway II, Enhanced Paveway III и Paveway IV используются головки одновременно и с лазерным, и с GPS-наведением.

МОДЕРНІЗАЦІЯ

Командование ВВС США заключило с Northrop Grumman контракт на производство хвостовых панелей бомбардировщиков B-2 Spirit и установку их на самолеты, говорится в пресс-релизе американской компании. Сумма сделки составила 109 миллионов долларов. Благодаря такой модернизации отпадет необходимость дополнительного межремонтного обслуживания B-2. В какой промежуток времени будет произведена замена панелей на бомбардировщиках, не уточняется.



Northrop Grumman переделает хвостовую часть бомбардировщиков B-2

Northrop Grumman завершила расчеты, необходимые для создания более износостойкой панели, в марте 2010 года. С тех пор проводились испытания модифицированной детали самолета, призванной избавить B-2 от дефекта, впервые обнаруженного в 1990 году. Дефект заключается в постепенном растрескивании панели, расположенной в хвостовой части B-2 между двигателями. Указанная панель прикрывает композитный каркас бомбардировщика и защищает его от раскаленной реактивной струи.

По данным Northrop Grumman, растрескивание панели происходило из-за воздействия на нее высоких температур, а также вибрации работающих двигателей. В результате этих факторов проявлялся эффект усталости металла и, как следствие, – трещины. Долгое время справиться с дефектом не удавалось, из-за чего ВВС США вынуждены были проводить регулярные проверки самолетов и проводить их дополнительное обслуживание в ходе эксплуатации. Ранее сообщалось, что установка модифицированной панели на B-2 не потребует внесения изменения в конструкцию самолета.

КОНТРАКТИ

Министерство обороны Ирака намерено в 2012 году заключить с американской компанией Lockheed Martin контракт на поставку дополнительной партии из 18 истребителей F-16 Fighting Falcon, сообщает Reuters. Сумма потенциальной сделки не уточняется. Помимо боевых самолетов, иракское военное ведомство планирует приобрести беспилотные летательные аппараты; в настоящее время ВВС страны рассматривают доступные на мировом рынке предложения.



Ирак увеличит заказ на истребители F-16

В конце августа 2011 года Ирак приобрел у США 18 истребителей F-16. Сумма сделки составила три миллиарда долларов, половину из которых Ирак уже перечислил. Истребители будут поставлены заказчику в модификации IQ, урезанной по сравнению с Block 50/52. В частности, на самолеты будут установлены импульсно-доплеровские радары APG-68(v)9 с механическим сканированием и устаревшие версии ракет – AIM-9L/M-8/9 Sidewinder, AIM-7M-F1/H Sparrow и AGM-65D/G/H/K Maverick. При этом планер самолета не будет отличаться от Block 50.

Основной задачей министерства обороны Ирака является формирование самостоятельных многоцелевых военно-воздушных сил, для чего на внешнем рынке планируется покупать как новые, так и подержанные истребители, вертолеты, военно-транспортные самолеты и беспилотники. Это необходимо для того, чтобы Ирак мог самостоятельно патрулировать свое воздушное пространство после того, как военный контингент США покинет страну в конце 2011 года.

По словам командующего ВВС Ирака генерал-лейтенанта Анвера Амина (Anwer Amin), потребуются годы, прежде чем будут сформированы самодостаточные военно-воздушные силы страны. По мнению некоторых экспертов, до той поры Ирак будет полагаться на поддержку ВВС США.

ІНТРИГИ

ОАЭ предложили Eurofighter перебить предложение Dassault

Министерство обороны Объединенных Арабских Эмиратов, ведущее с французской компанией Dassault переговоры о поставке истребителей Rafale, пригласило европейский консорциум Eurofighter сделать конкурентное предложение. Как сообщает Agence France-Presse, переговоры с французской компанией находятся на завершающей стадии.

Согласно заявлению руководства Eurofighter, компания получила от МО ОАЭ запрос на информацию об истребителях Typhoon и просьбу сформировать предложение для ВВС страны. Короткая презентация возможностей европейского истребителя состоялась в середине октября 2011 года. О каком количестве истребителей, которое может купить министерство обороны ОАЭ, идет речь, пока не известно.

Ранее сообщалось, что ОАЭ недовольны ценой и комплектацией французских истребителей, из-за чего военное ведомство начало изучать другие предложения на мировом рынке. Так, в начале июля 2011 года ОАЭ начали переговоры с американской компанией Lockheed Martin о поставке истребителей F-16 Fighting Falcon. В сентябре 2010 года ОАЭ запросили у американского концерна Boeing информацию об истребителях F/A-18E/F Super Hornet. Любопытно, что несмотря на это, министр обороны Франции Жерар Лонге в октябре 2011 года заявил, что переговоры с ОАЭ по Rafale находятся на предконтрактной стадии.

В ходе переговоров Арабские Эмираты запросили у Франции истребители Rafale с двигателями Snecma 88, обладающими большей тягой по сравнению с силовыми установками на Rafale французских ВВС. В числе другого дополнительного оборудования были запрошены более мощные радары с активной фазированной антенной решеткой и оборудование радиоэлектронной борьбы Spectra. ОАЭ настаивали на совместном с Францией производстве самолетов для своих ВВС. По какому из пунктов, кроме цены, сторонам не удается договориться, пока не известно.

ВИПРОБУВАННЯ

"Искандер" научился целиться по фотографии

Российский 60-й центр боевого применения провел испытания ракеты с новой системой наведения для оперативно-тактического ракетного комплекса "Искандер-М", пишет газета "Известия" со ссылкой на источник в Генштабе Вооруженных сил России. Речь идет о ракете 9М723, оснащенной корреляционной системой наведения, которая корректирует маршрут полета боеприпаса по специальным фотографиям. Благодаря новой системе наведения точность "Искандера" повысилась в два раза; точность попадания увеличилась до пяти метров.



Суть корреляционной системы наведения заключается в том, что в ходе полета ракеты текущее изображение местности, получаемое внешними сенсорами, сравнивается со специально подготовленным эталонным цифровым изображением. По словам источника газеты, благодаря такому подходу и увеличивается точность ракеты "Искандер-М", что важно для поражения небольших наземных и, в первую очередь, подземных объектов противника.

Как ожидается, в 2012 году 60-й центр боевого применения передаст испытанный комплекс с новой системой наведения 26-й ракетной Неманской бригаде, дислоцированной в Луге. В настоящее время госпрограмма вооружений России на 2011-2020 годы предусматривает закупку и постановку на вооружение десяти бригад ОТРК "Искандер-М"; это около 120 ракетных комплексов. Пока не известно, будут ли все указанные комплексы оснащены корреляционной системой наведения.

Первая бригада ОТРК "Искандер-М" была сформирована в России к 20 октября 2011 года; она вошла в состав Западного военного округа. В перспективе новые системы должны заменить устаревшие тактические ракетные комплексы "Точка", стоящие на вооружении России с 1970-х годов.

Сторінку підготував Сергій Клименко.

Україні бракує грошей на космос

Без внутрішніх замовлень від держави і бізнесу Україна і далі змушена буде лише будувати ракети для чужих супутників

Зовсім не так давно російський дослідницький апарат "Фобос-грунт" було успішно доставлено на орбіту українським ракетоносієм Зеніт. Цього року це був вже шостий успішний запуск ракет, вироблених в Україні. За даними Державного космічного агентства України, на нашу промисловість припадає щороку від 9% до 11% усіх ракетних запусків у світі. Тим більше, що Київ бере участь в розробці розгінних блоків для вантажних ракет в проектах НАСА та Європейського Союзу і будує для них блоки ракет.

У програмі з освоєння космосу до 2017 року Україна планує запустити ще один власний супутник для дистанційного вивчення ситуації на поверхні землі та в її надрах і відправити апарат на Місяць. За умов фінансування космічної програми на рівні 60 млн. гривень ($7,5 млн) ці показники та досягнення є непоганими. Адже в США на одну розробку вантажної ракети Taurus корпорації Orbital Sciences Corporation було виділено з бюджету $170 млн. Тож зрозуміло, чому, незважаючи на певний потенціал, Україна не може проявити себе в інших розділах освоєння космосу, окрім будівництва ракетоносіїв.

Окрім того, головним недоліком української космічної програми є те, що зараз комерційні структури та державні організації не прагнуть використовувати інформацію, яка може прийти з космосу. Адже держава не бажає платити за дистанційне зондування землі для оцінки якості грунтів в певному регіоні чи пошуку корисних копалин.

А приватні компанії дивляться на використання космічних технологій як на дивну примху, яка не може допомогти їм робити гроші. Водночас Європейське Космічне агентство отримує приблизно 45% свого бюджету від приватних замовлень і може завдяки цьому забезпечувати свої оперативні витрати і дослідження близького космосу. Тому держава може зосередитися на пілотованій космонавтиці та освоєнні інших планет.

Нарешті, на думку голови департаменту НАСА зі стратегічних комунікацій Еріка Стренера, в наступні 10 років саме приватні замовлення визначатимуть дослідження Землі з космосу. "Я впевнений, що НАСА та інші агентства будуть головними в освоєнні нових планет та дослідженні Всесвіту. Але навколоземну орбіту більш широко будуть досліджувати приватні компанії, за конкретними замоленнями", – розказав він.

Саме зараз Україна може залишитися поза цією тенденцією, яка набирає обертів, адже в нашій країні мало хто хоче дивитися вище неба.

Тяглові ракети

За час української незалежності вдалося укласти договори на старти більше 120 ракетоносіїв, які були збудовані в Дніпропетровську на Південному машинобудівному заводі. Здебільшого це були переобладнані та переоснащені бойові ракети, що розроблялися за радянських часів.

Сталося так, що Україна залишила в себе потенціал ракетного будівництва, яке передусім орієнтувалося на військову сферу. Пілотовані апарати та космічні супутники в основному розроблялися на території Росії, а головний пусковий майданчик був у Казахстані. Тому Києву потрібно було запропонувати свої послуги світу. Для цього за кілька років було переобладнано бойові ракети, а технологію їхнього виробництва переорієнтували для запуску в мирних цілях.

Першим великим прориком став контракт на запуски з морської платформи в Тихому Океані. Проте проект "Морський старт" кілька разів змінював програму свого фінансування і один раз навіть оголосив про своє банкрутство. Коли в 1999 році він почав діяти, ракетоносій Зеніт став головним транспортом для комерційних супутників на орбіту. В цих запусках головну роль грали приватні замовлення. Українські ракети вивели з цієї платформи 28 космічних апаратів, головним чином це були супутники зв'язку та платформи, які забезпечують телебачення.

За словами радника голови Державного космічного агентства України Едуарда Кузнєцова, Україна щороку підписує приблизно 400-450 контрактів на запуски. "Здебільшого це, звичайно, російські замовлення. Лише 50-60 пропозицій надходять з інших країн", – заявив він під час конференції, присвяченій ролі України в освоєнні космосу. Він також додав, що зараз Києвом в космічній сфері зацікавлені США та ЄС, проте лише в частині будівництва двигунів та блоків ракет-прискорювачів.

Так, Україна бере участь в американському проекті "Taurus I" і має побудувати перший ступінь ракети. Перші пуски цієї ракети можуть пройти вже наступного року в США на космодромі Уолопс. Проте ця програма зараз не є основною для НАСА, адже, за словами Еріка Стернера, Конгрес США вирішив вкласти більшу частину коштів в розробку власного ракетоносія "Ares". Крім того, з часом НАСА планує залишити ракети лише власного виробництва.

З Європейським Союзом перспективи більш позитивні. Адже тут Україна – за один крок від ратифікації угоди про співпрацю. Також в 2013 році буде нарешті сформовано систему супутників "Галілео", яка забезпечуватиме навігацію, в цій программі Києв також бере участь.

Україна також має домовленості з Бразилією про пуски 8 ракет на рік з космодрому Алькантара. Для цього спеціально розроблена ракета "Циклон 4". Тут замовниками також виступають приватні корпорації, адже в Бразилії зараз стрімко розвивається телекомунікаційна сфера.

Сліпа пляма

Попри успіхи в запусках власних ракет, інші сфери освоєння космосу в Україні поки в занепаді. Адже пілотований польот українського громадянина можливий не раніше 2017 року, якщо вдасться домовитися про це з Росією.

Проте головною проблемою, на думку ректора Державної екологічної академії післядипломної освіти Олександра Бондара, є відсутність власних замовлень на космічне дослідження власної території з космосу. Адже сама держава не прагне виділяти достатньо коштів на використання українських супутників, які вже перебувають на орбіті. 17 серпня 2011 року на орбіту вивели апарат Січ-2, який має вивчати поверхню планети та зондувати її надра. Але зараз він використовується не на повну потужність – замовлень на знімки з орбіти майже немає. Хоча апарат може проводити оцінку стану сільськогосподарських угідь, шукати, де відбуваються надзвичайні ситуації та стихійні лиха. Держава не робить таких замовлень. Приватні інвестори також стоять осторонь.

Хоча, на думку професора Генрі Херцфельда з National Science Foundation у США, саме такі замовлення стануть найбільш перспективними в майбутньому. "Дослідження земної поверхні з космосу можуть до 2015 року стати одними з основних в світовій екології та добуванні корисних копалин", – заявив він.

Тому зараз Україна може залишитися осторонь тенденції, яка захоплює світову космонавтику, і втратити проекти, адже грошей на їхню розробку без внутрішніх замовлень не буде. Цю проблему не можна вирішити лише ракетами і успішними пусками, її треба розв'язувати передусім на землі.

В 2012 році у рамках проекту "Морський старт" може бути здійснено до чотирьох пусків українських ракет-носіїв "Зеніт-3SL"

До чотирьох пусків українських ракет-носіїв "Зеніт-3SL" з комерційним корисним навантаженням може бути здійснено в 2012 році в рамках проекту "Морський старт". Про це повідомив президент – генеральний конструктор РКК "Енергія" Віталій Лопота, передає "Інтерфакс-АВН".

В.Лопота заявив, що є тверда впевненість у трьох пусках "Зеніт-3SL" у наступному році. Четвертий пуск, за його словами, відбудеться у випадку, якщо замовник вчасно підготує свій космічний апарат.

З 2013 року кількість пусків у рамках проекту "Морський старт" планується збільшити до чотирьох-п'яти в рік. "Замовлення на 2013 і на 2014 роки вже є, підписано опціони на 2015-2016 роки", – сказав очільник РКК "Енергія".

Україна може зайнятися дослідженням Місяця у 2017 році

Проект з дослідження Місяця планує здійснити Державне космічне агентство України. Про це повідомив радник голови Державного космічного агентства України Едуард Кузнецов на засіданні прес-клубу МЗС України "Міжнародні аспекти космічної діяльності" у Києві.

"Орієнтовно у 2017 році ми плануємо програму "Селена" – запустити наш носій і космічний апарат, який облетить навколо Місяця і зробить знімки", – сказав Е.Кузнєцов.

За його словами, як носій використовуватиметься модернізований варіант конверсійної ракетиносія "Дніпро" з розгінним блоком "Кречет", який розробляється ДКБ "Південне". Цей проект включений до проекту Національної космічної програми на 2013 – 2017 рр., додав він.

Водночас, відзначена необхідність вивчення найближчих до Землі планет. "Незважаючи на те, що цікаво ще раз дослідити Місяць, людство має йти до найближчих планет", – вважає Е.Кузнєцов.

Новый экипаж проведет на МКС 37 научных экспериментов

Новый экипаж МКС проведет на станции 37 экспериментов, в частности, запустит с корабля "Прогресс" микроспутник "Чибис" для исследования гроз, а в рамках научной программы исследований вдоволь наиграется в компьютерные игры, сообщил российский космонавт Антон Шкаплеров.

"Чибис", масса которого составляет около 40 килограммов, будет вручную загружен на борт транспортного корабля "Прогресс". Затем грузовик отстыкуют от станции и увеличат орбиту его полета до 500 километров. Планируется, что микроспутник отделится от "Прогресса" и начнет самостоятельный полет. Срок активной работы "Чибиса" должен составить не менее двух лет.

Шкаплеров считает эксперимент с микроспутником самым интересным.

"Моя задача – аккуратно установить этот спутник на транспортный корабль "Прогресс", который потом отстыкуется от станции, и проследить, чтобы потом все прошло штатно", – сказал он.

Микроспутник "Чибис-М", который создавался Институтом космических исследований РАН и Физическим институтом имени Лебедева (ФИАН) будет исследовать физические процессы при грозовых разрядах в земной атмосфере. Ранее другие космические аппараты обнаружили, что высотные грозы сопровождаются мощными импульсами гамма– и рентгеновского излучения, а также радиоимпульсами сверхвысокой мощности.

Другой участник экспедиции, российский космонавт Анатолий Иванишин, сообщил, что для него наиболее интересен медико-биологический эксперимент "Типология". Этот эксперимент направлен на изучение типологических особенностей операторской деятельности экипажей МКС на этапах долговременного космического полета. Эксперимент проводится в два этапа – на Земле и в космосе.

Третий участник экспедиции, астронавт НАСА Дэниэл Бербэнк, сообщил, что для него интересен эксперимент, связанный с изучением влияния невесомости на организм человека, передает РИА "Новости".



Сторінку підготував Віктор Гедз.

Создатель оружия воздушного боя

Двадцать первого ноября 1906 года родился конструктор авиационного оружия Михаил Березин.





Свою трудовую деятельность он начал с девяти лет, работая батраком, чернорабочим, лесорубом, плотником. В 1926-м поступил на рабфак при Ленинградском политехническом институте, затем в Ленинградский военно-механический институт, после окончания которого он работал на Тульском оружейном заводе сменным мастером, затем инженером-конструктором. В 1935 году Березин перешел в конструкторское бюро, где разработал 12,7-мм крупнокалиберный пулемет, на базе которого им был создан в дальнейшем универсальный пулемет (УБ-12,7) с разновидностями турельного, крыльевого и синхронного. 12 апреля 1939 года 12,7-мм пулемет БС (Березина синхронный) Комитет обороны, даже не дожидаясь окончания заключительных войсковых испытаний, принял на вооружение ВВС. Специально для этого пулемета разработали широкую номенклатуру боеприпасов с бронебойно-зажигательной, бронебойно-зажигательно-трассирующей, бронебойно-зажигательно-фосфорной, а также зажигательно-разрывной пулей мгновенного действия.

В 1940 году в процессе эксплуатации оружия в войсках наряду со всеми положительными качествами у пулемета БС выявились определенные недостатки, связанные с малой живучестью подвижных деталей автоматики, несовершенством системы перезаряжания. В процессе внесения изменений и улучшения конструкции Березину удалось доработать свой образец, переделав его в универсальный пулемет. Новая модель 12,7-мм универсального пулемета Березина (УБ), созданная в турельном, крыльевом и синхронном вариантах, могла устанавливаться на самолете для использования во всех установках. Большая часть узлов и деталей всех трех пулеметов: УБС (универсальный Березина синхронный); УБТ (универсальный Березина турельный) и УБК (универсальный Березина крыльевой) были практически полностью унифицированы, за исключением изменений, связанных со спецификой их установки в огневых точках самолета. Впервые в советском авиационном стрелково-пулеметном оружии Березин применил систему пневмоперезаряжания в воздухе с дистанционным управлением для синхронного и крыльевого вариантов пулемета; турельный пулемет имел для перезарядки специальную рукоятку рычажного типа, разработанную другим тульским конструктором Г.Никитиным. Масса пулемета Березина в синхронном варианте составляла 21,45 кг, крыльевом – 21,14 кг, турельном – 21,43 кг. Темп стрельбы в синхронном варианте – 700-800 выстр/мин, крыльевом и турельном – 800-1050 выстр/мин.

В январе-феврале 1941 года пулемет Михаила Березина успешно прошел войсковые испытания. 22 апреля 1941 года его универсальный пулемет был принят на вооружение ВВС. 12,7-мм пулемет УБ поспел вовремя, ибо начавшаяся через два месяца война выявила неэффективность 7,62-мм авиационных пулеметов при стрельбе по воздушным целям. Обстановка в воздухе настоятельно требовала нового, более сильного оружия для новых советских истребителей ЛаГГ-3, МиГ-3 и Як-1. 12,7-мм авиационные пулеметы Березина должны были заменить 7,62-мм пулеметы ШКАС, имеющиеся в войсках. В годы войны пулеметы Березина наряду со ШКАСами стали одним из основных видов авиационного оружия.

Михаил Евгеньевич работал также над созданием авиационных пушек. В 40-ые годы в Советском Союзе велись интенсивные работы по проектированию более совершенных образцов авиационного пулеметно-пушечного вооружения. Стремясь создать более эффективное оружие, чем штатная 20-мм авиационная пушка ШВАК, Березин вместе с группой конструкторов в 1943 году разработал на базе универсального пулемета УБ-12,7 новую авиационную пушку под 20-мм патрон от пушки ШВАК. Новая 20-мм авиационная пушка, принятая на вооружение в 1944 году под индексом Б-20, сохранив столь же высокие боевые качества, как и у пушки ШВАК, оказалась вдвое легче, что дало возможность использовать ее как для подвижных установок с дистанционным управлением, так и для встроенных неподвижных стрелковых установок. Советская авиация на заключительном этапе войны получила одну из наиболее эффективных и мощных в своем классе систем авиационного оружия.

За успешные труды по созданию стрелково-пушечного вооружения для Военно-Воздушных Сил Михаил Березин дважды становился лауреатом Государственной премии СССР, кроме того, был награжден орденом Ленина, двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Кутузова 1-й степени, орденом Суворова 2-й степени.

Первая радиопередача с самолета



Утром 22 ноября 1911 года с Гатчинского аэродрома поднялся учебный самолет авиационного отдела офицерской воздухоплавательной школы "Фарман-IV". Вел машину летчик-инструктор школы А.Панкратьев (впоследствии один из крупных советских авиационных военачальников), пассажиром летел инженер-подполковник Д.Сокольцов. Целью полета была практическая проверка сконструированной Дмитрием Сокольцовым еще за год до этого эксперимента самолетной приемно-передающей радиостанции.

Испытывавшаяся аппаратура состояла из закрепленного на груди изобретателя передающего устройства, отдельного приемника радиоволн и установленного под сидением электромотора. Антенной служил спущенный с хвоста самолета оголенный провод длиной 35 метров, заканчивавшийся металлическим кругом метрового диаметра. Общий вес системы составлял около 30 кг. На земле подававшиеся с самолета радиосигналы принимались состоявшей на оснащении войсковых искровых рот (так именовались радиотелеграфные подразделения старой армии) табельной радиомачтой высотой 20 м и передавались на табельную приемную аппаратуру.

В течение дня Панкратьев и Сокольцов поднимались в воздух трижды, сделав восемь широких кругов над аэродромом и налетав около одного часа. Передача азбукой Морзе сообщений с самолета осуществлялась, по свидетельству участников опыта, весьма четко и доказала "полную возможность передачи с помощью беспроволочного телеграфа телеграмм с аэроплана на землю".

Отдавая дань заслуженного уважения таланту и работе Дмитрия Сокольцова, нельзя, однако, не привести еще один документ 1911 года. Его автором был один из 20 первых русских летчиков, офицер, лейтенант Черноморского экипажа Владимир Дыбовский, направленный во Францию для приемки заказанной там авиационной техники. В рапорте на имя Главнокомандующего Воздушным Флотом от 4 октября 1911 года он сообщил: "Летом сего года мною совместно с лейтенантом Тучковым был установлен на двухместной "Блерио" аппарат для беспроволочного телеграфирования системы Тучкова и проведены неоднократные опыты, причем были получены результаты, которые указали, что после некоторых усовершенствований в приборе и его установке на самолете, дадут возможность переговариваться на расстоянии 50-70 верст".

Таким образом, честь создания первой отечественной авиационной радиостанции принадлежит сразу двум изобретателям-офицерам: подполковнику Сокольцову и лейтенанту Тучкову, опередившему на несколько месяцев опыты Сокольцова.

Підготувала Вероніка Дернова.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

21-27 листопада

21 листопада 1906 р. *народився конструктор авіаційних кулеметів і гармат М.Є.Березін.*

21 листопада 1914 р. *здійснено перший в світі стратегічний груповий авіарейд (наліт літаків на ангари цеппелінів у Фрідріхсхафені, Німеччина).*

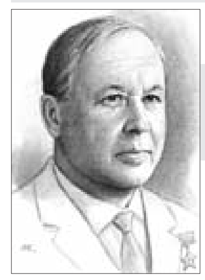
21 листопада 1951 р. *народився заслужений льотчик-випробувач М.В.Торохов.*



21 листопада 1989 р. *здійснено першу посадку дослідної машини Т10-2 (Су-27К) на палубу ВАКР "Адмірал Кузнєцов" вночі, В.Г.Пугачов.*



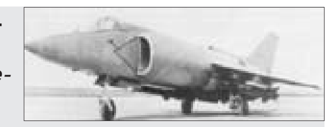
21 листопада 2003 р. *здійснив перший політ літак Ту-334, складений у цехах КиДАЗ "Авіант", екіпаж С.Борисова.*



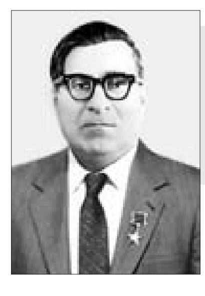
22 листопада 1909 р. *народився авіаконструктор М.Л.Міль.*

22 листопада 1911 р. *у Петербурзі здійснено першу радіопередачу з літака на землю, Д.М.Сокольцов з "Фарман-IV", льотчик О.В.Панкратьєв.*

22 листопада 1951 р. *народився заступник начальника Військово-медичного клінічного центру Центрального регіону В.С.Колесюк.*



22 листопада 1972 р. *здійснено перший вертикальний зліт ЛВЗП Як-36М (Як-38) з палуби корабля, М.С.Дексбах із ПКР "Москва".*



23 листопада 1903 р. *народився конструктор авіадвигунів, перший начальник ДКБ №478 (зараз – ЗМКБ "Прогрес") О.Г.Івченко.*



23 листопада 1911 р. *народився заслужений льотчик-випробувач О.Г.Васильченко.*

23 листопада 1991 р. *здійснив перший політ одномісний дослідний літак "ФЛ-30", випущений ЗАТ "Авіафірма "Лілієнталь", льотчик-випробувач Василенко.*



24 листопада 1910 р. *відкрилася Севастопольська офіцерська школа авіації (згодом – Качинська).*

24 листопада 1931 р. *народився головний конструктор ЗМКБ "Прогрес" Л.І.Мартиненко.*



24 листопада 1945 р. *народився директор ДП "Укроборонсервіс" О.М.Шарапов.*

24 листопада 1958 р. *народився головний інспектор Повітряних Сил Головної інспекції МО України П.В.Мороз.*

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

21-27 листопада

24 листопада 1966 р. *на бойове чергування поставлено перші полки, оснащені "легкою" ампулізованою МБР 8К84 у ШПУ ОС.*



25 листопада 1874 р. *народився інженер–артилерист і ракетник І.П.Граве.*



25 листопада 1914 р. *народився Головнокомандувач РВСП (1972-1985) В.Ф.Тулубко.*

25 листопада 1933 р. *здійснено запуск першої радянської ракети "ГІРД-Х" конструкції С.П.Корольова з РРД "10" конструкції Ф.А.Цандера.*

25 листопада 1936 р. *народився заслужений льотчик-випробувач І.М.Євдокімов.*



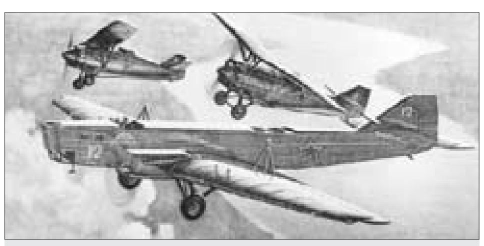
25 листопада 1946 р. *народився штурман-випробувач ДКБ Антонова В.С.Спасібо.*



25 листопада 1948 р. *народився заслужений льотчик-випробувач Л.Д.Лобас.*

25 листопада 1986 р. *здійснив перший політ вертоліт радіолокаційного спостереження Ка-31, В.П.Журавльов.*

25 листопада 1992 р. *засновано авіакомпанію "Міжнародні авіалінії України".*



26 листопада 1925 р. *здійснив перший політ суцільнометалевий важкий бомбардувальник ТБ-1 конструкції А.М.Туполєва, О.І.Томашевський.*

26 листопада 1953 р. *народився начальник АА СВ ЗС України В.М.Пістрюга.*

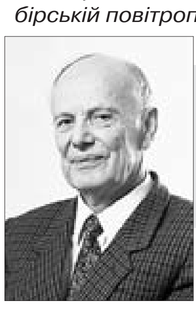


26 листопада 1955 р. *народився ТВО начальника ХУПС О.Б.Котов.*



26 листопада 2007 р. *Київський державний авіаційний завод "Авіант" поставив перший Ан-32П для МНС України.*

27 листопада 1911 р. *сформовано перший в російській авіації загін при 4-ій Сибірській повітроплавальний роті (Чита).*



27 листопада 1918 р. *народився вчений і конструктор у галузі металургії і зварювання, Президент НАНУ, академік Б.Є.Патон.*

27 листопада 1946 р. *здійснив перший політ пасажирський літак Ту-70, екіпаж Ф.Ф.Опадчого.*

27 листопада 1996 р. *ХДАВП передало авіації Прикордонних Військ України перший літак Ан-72П.*



Расправленные крылья

Сто лет назад, двадцать седьмого ноября 1911 года, в Чите был сформирован первый в русской армии авиационный отряд при 4-й Сибирской воздухоплавательной роте, преобразованный в дальнейшем в 23-й корпусной авиаотряд.



В июне 1912 года создали авиационный отряд в Киеве – при 7-й воздухоплавательной роте. 12 августа 1912 года на борту царской яхты "Штандарт" в бухте "Новый свет" российский император на распоряжении казначейству о финансировании авиационных отрядов начертал: "Быть посему!". В тот же день в военном ведомстве состоялся приказ № 397, который все вопросы воздухоплавания и авиации передавал из ведения Главного инженерного управления созданной Воздухоплавательной части Главного управления Генерального штаба (первым ее начальником стал генерал-майор Михаил Шишкевич). По сути, было положено начало организационному оформлению нового вида Вооруженных сил. Именно в 1912-м российские летчики впервые использовали самолет как боевое средство во время балканской войны, причем, очень активно. В октябре 1912-го, когда войну Турции объявили Черногория, Сербия, Греция и Болгария, в бой вступил организованный авиационный отряд. Летчики-добровольцы успешно сражались на стороне болгар против войск Турции. Они вели воздушную разведку, производили бомбардирование, сбрасывали листовки и поддерживали связь между наземными соединениями.

В начале 1913-го авиацию отделили от воздухоплавания как самостоятельную службу. Тогда же сформировали три авиационные роты – 1-ю Петербургскую, 2-ю Севастопольскую и 3-ю Киевскую. В них вошли созданные к тому времени и дислоцировавшиеся на западе страны авиационные отряды. Понимая необходимость и неизбежность воздушных боев в будущей войне, русские военные летчики по своей инициативе начали устанавливать на самолетах пулеметы и производить опыты в выполнении воздушной стрельбы, а также разрабатывать тактику воздушной борьбы. На всю страну тогда звучали имена Петра Нестерова, Евграфа Крутеня, Константина Арцеулова.

К началу Первой мировой в Русской армии имелось 6 авиационных рот и 39 авиационных отрядов. По числу боевых самолетов (263) Россия не уступала другим воюющим странам. Достаточно сказать, что только Россия имела на вооружении тяжелые многомоторные бомбардировщики "Илья Муромец" Игоря Сикорского и блестящие летающие лодки М-5 и М-9 Дмитрия Григоровича. Эти самолеты обладали высокими для своего времени летно-техническими характеристиками и определяли передовые позиции России в данных видах авиации.

Боевой авиации – 100! Всю сотню лет она прошла достойно, мужая день от дня. ВВС успешно громили противника в войнах и военных конфликтах 30-х годов, сыграли значительную роль в разгроме вермахта и хваленых Люфтваффе в годы Великой Отечественной войны, в достижении паритета и обеспечении стратегической стабильности во второй половине XX века.

Сильные духом

Всем известен советский легендарный летчик Алексей Маресьев, который без обеих ног смог вернуться в авиацию. Толчком к возвращению Маресьева в строй послужила история про русского лётчика Первой мировой войны Прокофьева-Северского, который потерял правую ногу, но, несмотря на это, вернулся в небо. Не всем известно, что и на западе были пилоты, которые без обеих ног воевали и имели большое количество побед. Таким был Дуглас Бейдер – легенда английской авиации, знаменитый летчик, проявивший верх человеческой выносливости. Он превозмог боль, страдание и страх, идя к своей цели. Его несгибаемая воля и решимость изумляли не только соотечественников и союзников, но и врагов.



Летная биография Бейдера началась в 1930 году, когда после окончания авиационного училища он прибыл на место службы в истребительный дивизион. Молодой летчик быстро стал одним из лучших специалистов по выполнению фигур высшего пилотажа на предельно малых высотах. Трагедия разразилась 14 декабря 1931 года, когда при выполнении "бочки" на высоте 15 м самолет неожиданно потерял управление и рухнул на землю. Извлеченный из-под обломков машины Бейдер был срочно доставлен в госпиталь. Там ему пришлось ампутировать обе ноги: одну выше, а другую – ниже колена. Казалось, все кончено, путь в небо для него закрыт навсегда. Но вопреки обстоятельствам Дуглас Бейдер решил вернуться в авиацию.

Через полгода усиленных тренировок он стал уверенно ходить на протезах и даже водить автомобиль. В июне 1932 года он совершил первый после аварии полет на самолете "Авро-504". Хотя полет прошел без всяких замечаний, медицинская комиссия отклонила просьбу пилота о возвращении в истребительную авиацию. Лишь через семь лет, в ноябре 1939-го, когда уже шла Вторая мировая война, Бейдер добился направления сначала в учебную, а потом и в боевую часть. 31 мая 1940 года он провел свой первый воздушный бой и сбил немецкий истребитель. Вечером того же дня сбил немецкий бомбардировщик Хе-111. В операции "Битва за Англию", начавшейся в августе 1940 года, Бейдер открыл боевой счет сбитых фашистских самолетов, и вскоре стал одним из самых знаменитых асов британской авиации. По завершении "Битвы за Англию" он был награжден орденом "За боевые заслуги". Вскоре Дуглас Бейдер стал командиром истребительного авиакрыла и разработчиком тактики массированного использования истребительной авиации. Он ввел в своем крыле вместо устаревшего и неуклюжего клина-тройки гибкие и эффективные тактические единицы – пару и четверку. То есть, проявил себя не только как блестящий пилот, но и как выдающийся командир.

Настал роковой июнь 1941 года. Авиакрыло, которым командовал Бейдер, получило приказ сковать силы Люфтваффе во Франции и не допустить их переброски на восток. 9 августа 1941 года при штурмовке аэродрома в Сент-Омер, прикрывая отход штурмовой группы, пилот принял бой против шести "мессеров", из которых сбил два – это были его 21-я и 22-я победы. Но силы были неравными – самолет отважного британца был подожжен, и он, потеряв перебитый осколками протез, спасся на парашюте. Немецкие летчики были шокированы, когда увидели, что у плененного английского майора нет ног. Он был помещен в офицерский лагерь. Узнав об этом, туда через несколько дней его друзья сбросили с бомбардировщика на парашюте новый протез. Он помещался в специальной коробке со знаком Красного Креста и надписью: "Внутри находится протез для командора Дугласа Бейдера". Находясь в плену, Бейдер несколько раз пытался бежать и этим вынудил немцев прятать на ночь его протезы. До конца войны он томился в лагере Колдитц.

После освобождения лагеря американскими войсками 14 апреля 1945 года Дуглас Бейдер вернулся в Англию. Вскоре его повысили в звании до полковника авиации, но он никогда больше не служил в боевом соединении, а был назначен начальником колледжа истребительной авиации ВВС Великобритании. Бейдер умер 4 сентября 1982 года от сердечного приступа, когда ехал на автомобиле в Лондон.

Підготувала Вероніка Дернова.

В Україні введено новий порядок профілактичних щеплень

В Україні, як повідомляє прес-служба МОЗ України, вступив у дію новий порядок проведення профілактичних щеплень. Він значно удосконалює попередній і є більш наближеним до європейських стандартів. Дотримання даного порядку забезпечить епідемічне благополуччя населення та попередження інфекцій, керованих вакцинацією, на території України.



Перш за все, новий порядок проведення профілактичних щеплень відрізняється від попереднього Календарем профілактичних щеплень. Зокрема, в ньому містяться наступні зміни:

– відмінена ревакцинація проти туберкульозу в 14 років. В попередньому Календарі вакцинація проти туберкульозу проводилася у віці 7 і 14 років. В новому передбачено, що дане щеплення має проводитися тільки в 7;

– тепер для вакцинації дітей на першому році життя проти кашлюку, дифтерії, правця може використовуватись вакцина як з ацелюлярним (АаКДП), так і з цільноклітинним (АКДП) кашлюковим компонентом;

– при проведенні вакцинації проти поліомієліту для перших двох щеплень, як і раніше, використовується інактивована вакцина для профілактики поліомієліту (ІПВ), а от для 3-6-го щеплень застосовують оральну поліомієлітну вакцину (ОПВ).

Крім того, в новому Календарі визначено, що діти по всій схемі можуть бути вакциновані ІПВ. Але, враховуючи, що держава закуповує вакцину ІПВ тільки для перших двох щеплень, а для решти щеплень – ОПВ, то батьки при бажанні за позабюджетні кошти можуть придбати інактивовану поліомієлітну вакцину, якою і буде проведено дитині всі наступні щеплення проти поліомієліту.

Також в новий Календар додано, що вакцина ІПВ може бути застосована для 3-6-го щеплень як окремо, так і у складі комбінованих вакцин;

– вакцинація дітей для профілактики інфекції, викликаної паличкою Haemophilus influenzae тип b (Hib-вакцина), раніше проводилася чотириразово в 3,4, 5 і 18 місяців, в новому Календарі вилучене одне щеплення – у віці 5 місяців;

– відмінена ревакцинація у 15 років проти паротиту у хлопчиків та проти краснухи у дівчат.

Розширюється в новому Календарі профілактичних щеплень і перелік рекомендованих щеплень. Зокрема, до вже існуючого переліку інфекцій, куди входять щеплення проти гепатиту А, гепатиту В, грипу, пневмококової інфекції та захворювань, для імунопрофілактики яких існує вакцина, зареєстрована в Україні, додано: кашлюк (раніше це було обов'язкове щеплення тільки для дітей, а тепер його можна проводити як для дітей, так і для дорослих), краснуха (для дорослих), епідемічний паротит (для дорослих), кір (для дорослих), менінгококова інфекція (для дітей і дорослих), папіломавірусна інфекція, ротавірусна інфекція.

Новий Календар містить зміни в розділі "Щеплення, які проводяться на ендемічних і ензоотичних територіях та за епідемічними показаннями". А саме до попередньо визначених щеплень проти туляремії, бруцельозу, гарячки Ку, кліщового енцефаліту, чуми, черевного тифу, грипу, жовтої лихоманки, сказу на таких територіях додано проведення вакцинації за епідемічними показами проти вітряної віспи, кашлюку і холери.

Зміни в Календарі стосуються і розділу "Щеплення за станом здоров'я". Зокрема, розширено перелік вакцин, які можуть використовуватися для щеплення проти пневмококової та менінгококової інфекцій. Тепер передбачається використання будь-яких сучасних вакцин проти цих інфекцій замість вакцин старшого покоління, які використовувалися раніше.

Ще одним нововведенням при проведенні профілактичних щеплень є оформлення письмової "Згоди на збір та обробку персональних даних". З метою дотримання Закону України "Про захист персональних даних" в Положення про організацію і проведення профілактичних щеплень і туберкулінодіагностики включено додаток "Згода на збір та обробку персональних даних".

Така практика використовується в багатьох країнах Європи. Це потрібно для того, щоб, як і раніше, використовувати отримані дані для ведення медичної звітності, не порушуючи вимог зазначеного закону.

Якщо діти не хворіють, то це добре?

Суттєве збільшення кількості хворих на грип в Україні лікарі очікують лише наприкінці року. Тим не менш, сезонний сплеск застуд вже давно розпочався, і фахівці радять особливо уважно поставитися до профілактики захворювань у дітей.



Чому ж захистити від грипу необхідно насамперед дітей? По-перше, вони хворіють частіше, особливо важко, на тлі частих застуд можуть виникнути ускладнення і розвинутися хронічні захворювання. Причина – вікові недосконалості імунних і анатомо-фізіологічних механізмів, які забезпечують захист дитячого організму від респіраторних вірусів.

По-друге, саме діти приносять віруси грипу з дитячого садка або школи. Захворюваність у дітей у 5-7 разів вища, ніж у дорослих. Стандартна схема інфікування виглядає так: захворіла дитина – від неї заразилися батьки – слідом за ними бабусі-дідусі.

Втім, застуди у дітей неминучі. Якщо діти не хворіють, це означає, що у них відсутня імунна відповідь. Ця поширена думка педіатрів підтверджується тим фактом, що дитина може хворіти різними застудами 6-8 разів на рік, і це буде в межах норми. Інше питання, що завдання профілактики та зміцнення дитячого організму полягає в тому, щоб захворювання все ж не були занадто частими і протікали в легкій формі.

Напередодні сплеску захворюваності на грип, як розповідає УНІАН, медики опитали населення, хто як захищається від вірусу. Ось результати: 29% опитаних вживають ліки, 5% лікуються народними засобами, 65% використовують і те й інше, а 1% опитаних не роблять нічого.

Окрім того, опитування показало дивовижну річ: 21% вважають, як і раніше, що грип лікується антибіотиками. Хоча, здавалося б, що навіть діти вже знають, що на віруси не діють антибактеріальні препарати. Їх застосовують, лише якщо приєдналася бактеріальна інфекція.

Як же захиститися від грипу? Насамперед, дотримуватися правил гігієни. Всупереч розхожій думці, грип, ГРВІ тощо передаються не лише повітряно-крапельним, а й побутовим шляхом: через руки, рушники.

Варто не забувати і про здоровий спосіб життя, адже умови та спосіб життя в 55% випадків визначають наш стан здоров`я, а генетичні чинники – лише 5-10%.

Зміцнюйте імунітет, вживайте побільше овочів та фруктів.

Пам'ятайте і про вакцинацію. Якщо з якихось причин щеплення робити не збирається, необхідно використовувати неспецифічні засоби захисту: народні засоби, імуностимулятори.

І наостанок. Будьте поміркованими. Якщо ви все ж захворіли, зведіть до мінімуму контакти, лікуйтеся вдома. Так ви і колег та сусідів не заразите, і самі не заробите ускладнення.

Перспективи страхової медицини в Україні

"Страхова медицина потрібна, але до неї потрібно добре підготуватися, і час її введення має велике значення для успіху самої ідеї", – стверджує перший заступник голови Адміністрації Президента України Ірина Акімова. Про це вона заявила на III Міжнародній конференції "Хто допоможе медицині одужати: пошук рецептів".

"Страхова медицина – річ абсолютно необхідна, але потрібна "домашня робота", якою ми зараз займаємося. У діряве відро скільки грошей не лити, все одно вони будуть витікати. До того моменту, поки не буде реструктуризовано мережу, поки правильно не буде "розведено" первинну медицину, вторинну, третинну, вводити страхову медицину в Україні небезпечно, бо можна дискредитувати саму цю дуже хорошу ідею", – заявила вона.

Ірина Акімова підкреслила, що в даний час, коли присутні дуже непрості прогнози щодо економічного зростання у світі, неможливо йти шляхом додаткового навантаження на соціальні платежі підприємств. Адже страхова медицина – "річ платна за визначенням".

Як виявляється, хурма не тільки смачний, але і дуже корисний фрукт

Хурма налічує близько 500 різновидів. Більшість з них виростає в тропічному кліматі. Основні відомі нам види – терпка кавказька, нетерпка японська і солодка шоколадна, або корольок.

Хурма містить в 2 рази більше харчових волокон і корисних мікроелементів, ніж яблука. У ній також багато антиоксидантів, велика кількість води, білків, вуглеводів, органічних кислот, дубильні речовини. Цей фрукт також багатий калієм, кальцієм, магнієм, фосфором і залізом, а також вітамінами А, С і Р.

Хурма є дієтичним продуктом, показаним при розладі травлення завдяки наявності пектину. Вона використовується в народній медицині при шлункових захворюваннях.

Великий вміст глюкози і фруктози підтримує здоров`я серцево-судинної системи, живить серцевий м`яз і при цьому рівень глюкози в крові не досягає піку. Проте не слід вживати хурму при діабеті.

Магній, що міститься в хурмі, знижує ймовірність утворення каменів в нирках, а вітамін А захищає від раку. Вітаміни С і Р зменшують крихкість судин.

Хурма має сечогінну дію і тонізуючі властивості. Заспокоює нервову систему, підвищує працездатність. Володіє бактерицидною дією відносно кишкової і сінної палички, золотистого стафілококу.

Щоб повною мірою насолодитися смаковими якостями хурми та отримати максимальну користь, необхідно вміти правильно вибрати фрукт. Адже можливо розчаруватися його терпким смаком. Вибирати потрібно повністю доспілі плоди, тоді їх м`якоть буде по-справжньому соковитою і смачною. Щоб не помилитися і купити стиглу хурму, слід звертати увагу на коричневі смужки на шкірці плодів – що більше смужок, то солодша хурма.

Зберігати плоди потрібно дуже дбайливо, прагнучи не пошкодити оболонку. Краще всього її заморозити. До речі, заморожування – один із способів позбавитися терпкості плодів. Ще один із способів позбавитися терпкості – помістити фрукти в теплу воду на 12 годин. А ще фрукт можна засушити. Плоди для сушки вибирають тверді, з них знімають шкірку, нарізують шматочками і сушать при температурі не вище 45°С.

Отже, хурма корисна для профілактики серцево-судинних захворювань, покращує травлення і містить безліч мікроелементів. З`їдаючи по 1-2 плоди хурми в день, ми не тільки одержуємо задоволення, але і доповнюємо наше харчування корисними речовинами. Солодкі плоди вгамовують голод, але при цьому містять небагато калорій, тому дієтологи рекомендують включати її в раціон тим, хто хоче справитися із зайвими кілограмами.

Сторінку підготувала Оксана Уретій.

АРМІЙСЬКИЙ СПОРТ

В Одесі курсанти помірялись силою

У Військовій академії в Одесі пройшов чемпіонат навчального закладу серед змінного складу з армспорту.



У чемпіонаті взяли участь шість команд, до складу яких увійшли курсанти 1-3 курсів і військовослужбовці строкової служби підрозділів забезпечення.

Для підтримки молодих спортсменів на чемпіонат також завітали тимчасово виконуючий обов'язки начальника академії генерал-майор Анатолій Сиротенко, представники професорсько-викладацького складу, однокурсники та товариші по службі учасників.

Майстри армспорту змагалися у чотирьох вагових категоріях. У результаті напруженої боротьби в індивідуальних заліках вольову перемогу здобули солдат роти охорони Василь Дячук, курсанти Роман Полівода, Тимофій Юрков, молодший сержант Владислав Кобзар.

У командному заліку перехідний кубок навчального закладу здобули першокурсники, а "срібло" і "бронзу" – відповідно, команди другого і третього курсів.

За словами головного судді змагань – начальника кафедри теорії та організації фізичної підготовки полковника Ярослава Осіпчука, під час чемпіонату відбувся остаточний добір спортсменів до збірної команди вищого військового навчального закладу, яка наступного року братиме участь у чемпіонаті Збройних Сил України з армспорту.

Найближчим часом курсанти і військовослужбовці академії покажуть свій фізичний рівень під час змагань з марш-кидку на 5 кілометрів, гирьового спорту, міні-футболу і багатоборства ВСК.

ОЛІМПІАДА-2012

Українські школярі володітимуть олімпійською грамотністю

Напередодні олімпійського 2012 року в Українському домі в Києві НОК України дав старт новій унікальній акції. Під назвою "На шляху до Лондона" вона об'єднала одразу три проекти: "Олімпійська книга", "Олімпійський куточок" та фотовиставку з історії українського олімпізму.

Усі вони мають на меті залучити підростаюче покоління українців до занять спортом та розширити знання дітей і молоді про історію Олімпійського руху та його цінності.

До кінця року понад 20 тисяч шкіл нашої країни отримають від Національного олімпійського комітету комплекти олімпійської літератури, а близько 650 найспортивніших шкіл країни – набори спортивного інвентарю. Таким чином, олімпійська продукція дійде до кожного класу у найвіддаленіших куточках України.

В Українському домі протягом двох тижнів працюватиме фотовиставка, яка познайомить бажаючих з історією виступів українських спортсменів на Олімпіадах.

ФУТБОЛ

Платіні назвав свого фаворита в боротьбі за "Золотий м'яч"



Президент УЄФА Мішель Платіні заявив, що аргентинець Ліонель Мессі обов'язково поб'є його рекорд за кількістю виграних поспіль "Золотих м'ячів", прогнозуючи аргентинцеві перемогу цього року.

"Вважаю, що і на цей раз володарем "Золотого м'яча" стане Мессі і повторить моє досягнення. Але я думаю, що він не тільки повторить мій рекорд, але і поб'є його", – заявив Платіні.

Зазначимо, що Платіні – єдиний гравець в історії футболу, якому вдалося завоювати "Золотий м'яч" три роки поспіль. Крім нього, триразовими володарями "Золотого м'яча" є голландці Йохан Кройфф і Марко ван Бастен. Проте їм не вдавалося вигравати цей приз три роки поспіль.

5 грудня УЄФА назве трійку претендентів, а 9 січня – володаря головного річного трофею.

ТЕНІС

Федерер і Надаль зіграють в одній групі підсумкового турніру АТР

Відбулося жеребкування підсумкового тенісного турніру АТР, який пройде в Лондоні з 20 по 27 листопада.



Перша ракетка світу серб Новак Джокович зіграє на попередньому етапі у групі А разом з Енді Марреєм (Шотландія), Давидом Феррером (Іспанія) і Томашем Бердихом (Чехія).

До групи В потрапили друга ракетка світу Рафаель Надаль, а також швейцарець Роджер Федерер, француз Жо-Вільфред Цонга і американець Марді Фіш.

Роджер Федерер, п'ятиразовий переможець турніру, охарактеризував склад своєї групи лаконічною фразою "кожен може обіграти кожного".

Нагадаємо, минулого року у фіналі підсумкового тенісного турніру АТР Роджер Федерер завдав поразки Рафаелю Надалю.

Федерер і зараз підходить до турніру в хорошій формі, вигравши два останніх турніри в Базелі і Парижі.

БОКС

Чісора і Повєткін марять Кличком

Обидва можливі суперники Володимира Кличка вийдуть на один ринг 3 грудня.



Фінський супервагоатлет Роберт Хеленіус, який досі не має поразок, зустрінеться з британцем Дереком Чісорою в бою за вакантний титул чемпіона Європи за версією EBU.

Даний титул належав Олександру Дмитренку, проте він був позбавлений свого звання через те, що не зможе провести захист титулу в найближчі три місяці через травму.

Бій відбудеться 3 грудня у Гельсінкі (Фінляндія) в рамках одного шоу з поєдинком регулярного чемпіона WBA в суперважкій вазі Олександра Повєткіна проти американця Седріка Босвелла.

"Я втратив мої колишні титули, і мені потрібен цей великий бій, – заявив Чісора, який у липні поступився співвітчизнику Тайсону Ф'юрі в бою за титул чемпіона Великобританії. – А потім мені потрібні брати Клички – у нас є незакінчена справа".

Не забуває про братів Кличків і росіянин Олександр Повєткін, який поставив перед собою мету в наступному році боксувати з Володимиром Кличком.

"Мені приємно, що бій з Босвеллом пройде в грудні, і напередодні Нового року можна буде відпочити. Хочеться, в якомога кращій формі підійти до наступних боїв. Головна мета на 2012 рік – вийти на ринг проти Володимира Кличка".

Бій Дерека Чісори з Володимиром Кличком зірвався в березні цього року через травму українця, тоді як поєдинок Володимира з Повєткіним зірвався влітку 2010 року з вини сторони російського боксера.

ФОРМУЛА-1

Тріумф Хемілтона в Абу-Дабі і трагедія Феттеля

Гран-прі Абу-Дабі стало тріумфальним для команди McLaren і, зважаючи на захмарні результати у цьому сезоні, провальним для Red Bull.



Загалом нічна гонка в Еміратах виявилася красивою, захоплюючою та непередбачуваною.

Погодьтеся, ніхто, напевно, перед цим і подумати не міг, що невгамовний Себастьян Феттель, котрий гарантував собі чемпіонство у цьому сезоні, завершить перегони вже на самому старті.

Себ впевнено стартував, захопивши лідерство, але вилетів вже на другому повороті. У боліда німця виявилося проколоте заднє праве колесо, і з головного претендента на перемогу Феттель перетворився на глядача.

Після цього гонку очолив британець Льюїс Хемілтон, який до кінця не віддав лідерство. Другим фінішував пілот Ferrari Фернандо Алонсо. А третя сходинка на подіумі дісталася напарнику Хемілтона по команді Дженсону Баттону.

Хемілтон на подіумі радів від щастя. Свою перемогу, яка стала третьою для нього у цьому сезоні і 17-ю у кар'єрі, він присвятив своїй мамі.

"Я дуже щасливий, що переміг у День народження своєї мами. Це була одна з найкращих гонок. І я обов'язково сьогодні відсвяткую і перемогу, і День народження", – сказав британець.

Варто зазначити, що така розстановка місць на подіумі в Абу-Дабі не дозволила достроково визначити віце-чемпіона "Формули-1" цього сезону.

Друге місце Алонсо дозволило іспанцю скоротити у загальному заліку відставання від Баттона. Єдине, що вже точно зрозуміло, що Дженсон цей сезон у будь-якому разі завершить на вищій позиції, ніж Льюїс Хемілтон.

Сторінку підготував Андрій Агєєв.

ЗАСНОВНИК: МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
ВІДДРУКОВАНО У ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А, тел. (0432) 55-63-97

Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів.
Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов'язкове.

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця, вул. Червоноармійська, 105
тел: 067-587-02-96, 0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Дизайн та верстка: С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Черговий по номеру: О. Олехнович.
Перший редактор Сергій Свенцицький.
Наклад – 1050 прим. Зам. № 112244.
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР М. ПОПЛАВСЬКИЙ



СУДОКУ

8	6	5		1				
		7	5					
	3				6	9		
	2							
	4		7	9	8		1	
							4	
		6	1				7	
					3	5		
				2		4	3	8

ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД У № 45



АВТОДРОМ

Volkswagen показав оновлений Passat CC

Останнім часом усе частіше автовиробники представляють свої новинки ще до офіційного дебюту. Volkswagen не став відступати від започаткованої традиції і напередодні автошоу в Лос-Анджелесі представив оновлений Passat CC. Вперше "чотиридверне купе" побачило світ ще у 2008 році. Відтоді Passat CC довів, що купе – прерогатива не лише преміум-класу, а й "народного автомобіля".



Зміни на рестайлінговій моделі помітні навіть неозброєним оком: змінилася передня частина авто – вона виконана у корпоративному фольксвагенівському стилі. Фари головного світла тепер мають світлодіодну секцію вогнів денного освітлення. Задня частина стала більш сучасною. Там з'явилися біксенонові адаптивні фари і світлодіодні задні ліхтарі, які, до речі, встановлюються вже у базовий комплектації. Інтер'єр німці залишили практично без змін. Дещо інший блок клімат-контролю – єдине нововведення. До списку опцій інтер'єру додалися передні сидіння із функцією масажу.

Моторна гама, як і раніше, залишається досить великою. Європейським покупцям запропонують на вибір три бензинових мотори: 1.8 TSI (160 к.с.), 2.0 TSI (210 к.с.) і V6 3.6 FSI (300 к.с.) і два дизелі 2.0 TDI (140 і 170 к.с.). Найпотужніший варіант седана Passat CC опціонально постачатиметься із семиступінчастим "роботом" DSG і повним приводом. Усі двигуни, що працюють на "важкому пальному", тепер оснащуються системою start/stop.

Коректуванню піддали і комплектації чотиридверки. Так, у списку опцій з'явилася система контролю мертвих зон і спостереження за смугою розмітки, а також камера, що розпізнає дорожні знаки. Подбали і про безпеку: з'явилася система виявлення втомлюваності водія й активні підголівники. Дилери почнуть прийом замовлень на Passat CC з лютого 2012 року.

Сергій Клименко. "Крила України".

ДО "ЄВРО-2012"

"Mark V" подарують друге життя

До фінальних футбольних зустрічей, що відбудуться на Харківщині в рамках "Євро-2012", спеціально відремонтують раритетні зразки техніки ХХ століття: англійський танк типу "Mark V" та легендарний Т-34, які ось вже півстоліття стоять біля обласного історичного музею. Реставрацією займатимуться неабиякі професіонали в цій справі – працівники державного підприємства МО України "Харківський бронетанковий ремонтний завод".



Варто сказати, що протягом цілих десятиліть броньована техніка не ремонтувалася, а лише підфарбовувалася. Натомість періодичні "наступи" харків'ян і гостей міста завдали численних, головним чином, зовнішніх пошкоджень танкам. Адже всі неодмінно прагнули залізти на верх колись грізної зброї, випробувати на міцність окремі деталі обладнання, сфотографуватися з ним тощо. Тому цього разу замість звичайного підмальовування, керівництво департаменту архітектури Харківської міської ради вирішило відправити бойові машини на капітальний ремонт до спеціалізованого військового підприємства.

За словами танкобудівників, усе необхідне для відновлення "зовнішності" танків у них є. Технічну документацію та фотографії саме за цими зразками озброєння вже знайдено у світовій мережі. Тож до початку наступної весни танки "Mark V" та Т-34 отримають "другу" молодість та будуть знаходитися на звичному для місцевих мешканців місці.

Дмитро Горбунов. м.Харків. Фото автора.

На фото : Танк "Mark V" біля Харківського обласного історичного музею.